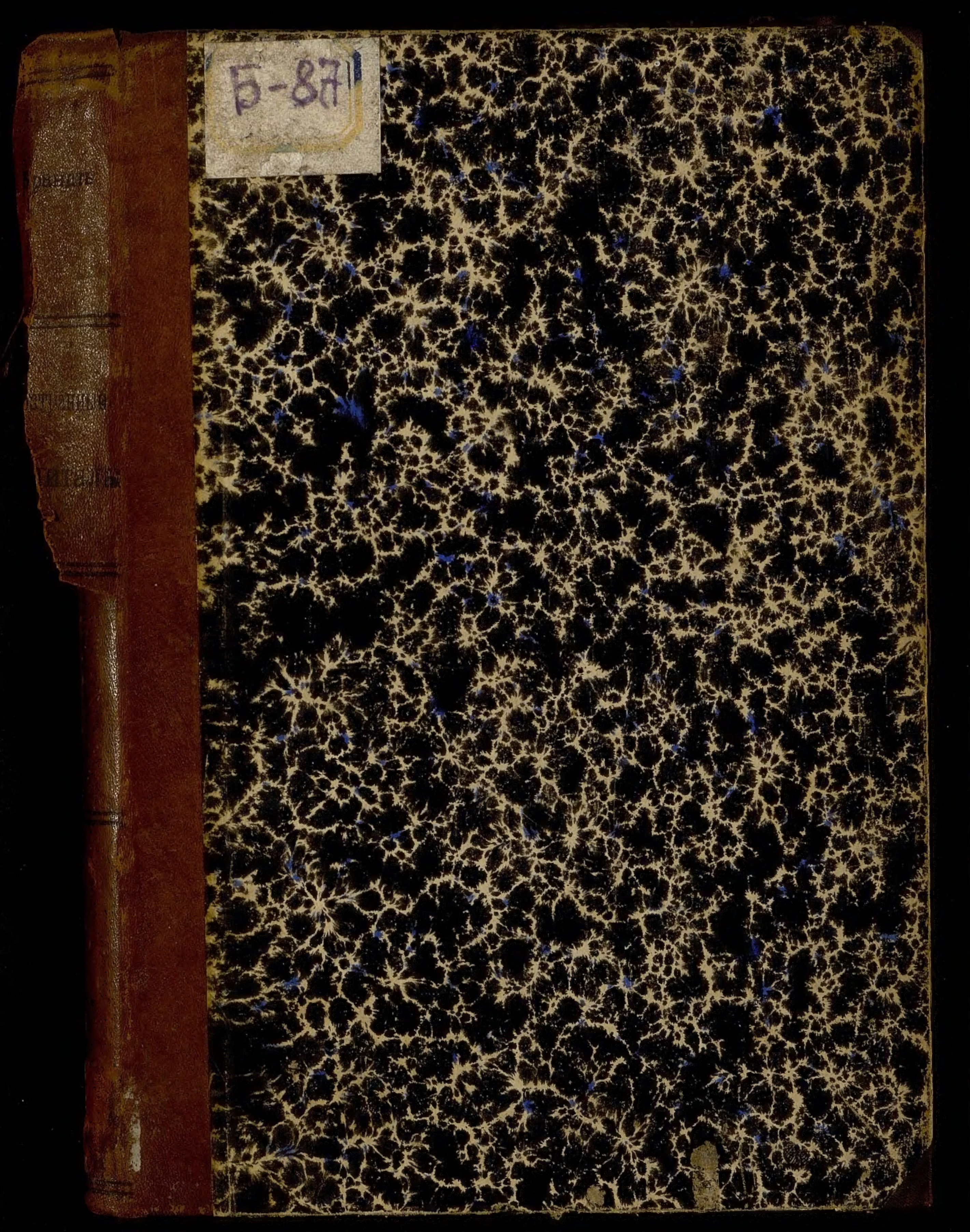

Б-87

+

Николаю Константиновичу
Михайловскому
от автора

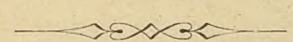
Б. Ф. Брандтъ.

ИНОСТРАННЫЕ КАПИТАЛЫ.

ИХЪ ВЛІЯНІЕ
НА
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТІЕ СТРАНЫ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Теоретическія основанія. — Опытъ иностранныхъ государствъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1898.

ОТЪ АВТОРА.

Вопросъ о вліяніи прилива иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе страны принадлежитъ къ числу вопросовъ, еще не изслѣдованныхъ въ экономической наукѣ. Не только въ русской, но и въ западно-европейской и американской экономической литературѣ, нѣтъ ни одного спеціальнаго изслѣдованія, посвященнаго этому предмету. Не довѣряя своимъ собственнымъ библіографическимъ свѣдѣніямъ, авторъ обратился съ запросами относительно этого предмета ко многимъ авторитетнымъ ученымъ экономистамъ, какъ въ Россіи, такъ и заграницей, и отъ всѣхъ получилъ тотъ же отрицательный отвѣтъ. Причина подобнаго игнорированія до сихъ поръ со стороны научной литературы столь важнаго вопроса, заключается вѣроятно въ томъ, что страны, вывозящія капиталы, въ сущности мало заинтересованы въ выясненіи вопроса о вліяніи этихъ капиталовъ на экономическій бытъ тѣхъ странъ, куда они направляются; въ странахъ же, ввозящихъ капиталы и дѣйствительно заинтересованныхъ въ выясненіи этого вопроса, экономическая литература, естественно, не настолько развита, чтобъ давать отвѣты на всѣ запросы, предъявляемые жизнью. Между тѣмъ вопросъ этотъ несомнѣнно заслуживаетъ серьезнаго вниманія, особенно для нашего отечества, принадлежащаго именно къ числу странъ, изобильно пользующихся иностранными капиталами.

Вслѣдствіе отсутствія не только спеціальныхъ изслѣдованій, но даже какихъ-либо отдѣльныхъ статей, посвященныхъ настоящему вопросу, авторъ былъ вынужденъ черпать свои матеріалы изъ самыхъ разнообразныхъ источниковъ. При этомъ представлялось необходимымъ, съ одной стороны, обратиться къ исторіи новѣйшаго промышленнаго развитія современныхъ передовыхъ странъ, чтобъ выяснить причины, вызывающія усиленный экспортъ капиталовъ изъ этихъ странъ, и условія, при которыхъ этотъ экспортъ совершается (гл. I и II); съ другой стороны — остановиться на нѣкоторыхъ, наиболѣе типичныхъ странахъ, пользовавшихся иностранными капиталами, чтобы на основаніи фактическихъ данныхъ изъ исторіи экономическаго развитія этихъ странъ прослѣдить вліяніе, какое имѣлъ приливъ иностранныхъ капиталовъ на ихъ благосостояніе (гл. V—IX). Эти фактическія данныя изъ той и другой области должны были служить основаніемъ и провѣркой общихъ теоретическихъ соображеній о выгодахъ и не выгодахъ экспорта капиталовъ для капиталистическихъ странъ (гл. III) и о значеніи прилива иностранныхъ капиталовъ для странъ, импортирующихъ таковые (гл. IV). Наконецъ, въ послѣдней, заключительной главѣ (гл. X) сдѣланъ общій сводъ добытыхъ результатовъ, причемъ предъидущіе теоретическіе выводы сопоставлены съ нѣкоторыми наиболѣе рельефными фактическими примѣрами, служащими имъ подтвержденіемъ.

Вслѣдствіе обширности предмета, оказалось необходимымъ выдѣлить особо вопросъ о вліяніи прилива иностранныхъ капиталовъ спеціально на экономическое развитіе нашего отечества. Изслѣдованіе этого вопроса составитъ вторую часть настоящаго труда.

Хотя настоящее изслѣдованіе имѣетъ въ виду только тѣ иностранные капиталы, которые находятъ помѣщеніе въ *промышленныхъ* предпріятіяхъ, тѣмъ не менѣе авторъ счелъ нужнымъ разсмотрѣть также вліяніе прилива тѣхъ иностранныхъ капиталовъ, которые получались въ видѣ государственныхъ займовъ, если только послѣдніе назначались на производительныя цѣли,—во 1-хъ въ виду тождества этого назначенія съ назначеніемъ промышленныхъ капиталовъ въ тѣсномъ смыслѣ, а во 2-хъ, въ виду того, что во многихъ случаяхъ приливъ иностранныхъ капиталовъ въ данную страну для производительныхъ цѣлей только и совершался въ формѣ иностранныхъ займовъ.

Само собою разумѣется, что въ виду указанныхъ выше обстоятельствъ, настоящій трудъ не можетъ претендовать на полное и всестороннее изслѣдованіе данной проблемы. Вслѣдствіе отсутствія какой бы то ни было статистики или регистраціи иностранныхъ капиталовъ, нашедшихъ примѣненіе въ разсмотрѣнныхъ странахъ въ той или другой отрасли промышленности, автору приходилось,—часто только для того, чтобы, такъ сказать, напасть на слѣдъ этихъ капиталовъ,—изучать самые разнообразные источники, съ виду даже не имѣющіе отдаленной связи съ изслѣдуемымъ вопросомъ. Съ другой стороны, чтобы прослѣдить вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ разныхъ отрасляхъ промышленности, приходилось изслѣдовать каждую изъ этихъ отраслей промышленности въ каждой странѣ отдѣльно. При такихъ условіяхъ, разработка вопроса встрѣчала непреодолимыя препятствія, которыя, конечно, должны были отразиться неблагопріятно на полнотѣ и точности добытыхъ результатовъ. Новизна вопроса, отсутствіе какихъ бы то ни было

предшествовавшихъ изслѣдованій, необходимость черпать матеріалы изъ самыхъ разнообразныхъ источниковъ, представляли такія затрудненія, при которыхъ трудно было уберечься отъ ошибокъ. Авторъ будетъ считать свою задачу выполненной, если предлагаемый трудъ, представляющій собою первый опытъ спеціальнаго изслѣдованія вопроса о вліяніи прилива иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе страны, послужитъ хотя бы къ нѣкоторому выясненію этого вопроса, имѣющаго такое громадное значеніе въ современной экономической жизни.

Въ заключеніе авторъ считаетъ своимъ долгомъ выразить свою признательность за полезныя указанія и содѣйствіе, при составленіи настоящаго труда: проф. А. И. Чупрову и академику И. И. Янжулу—въ Москвѣ, проф. Д. И. Пихно въ Кіевѣ и члену Ученаго Комитета Министерства Финансовъ А. Н. Гурьеву въ Петербургѣ, проф. Адольфу Вагнеру, Густаву Шмоллеру, Максу Зерингу и Эрнсту фонъ-Галле—въ Берлинѣ, директору Boden-Credit-Anstalt риттеру фонъ-Тауссигу, директору Länderbank'а риттеру фонъ-Гану и проф. Францу фонъ-Юрашеку—въ Вѣнѣ, директору баварскаго Notenbank'а д-ру Морицу Стрэлю въ Мюнхенѣ, и директору образцовой библіотеки института Гея (Gehe-Stiftung) д-ру Т. Петерманну въ Дрезденѣ.

С.-Петербургъ, 24 Февраля 1898 г.

Б. Б.

Оглавленіе.

капиталовъ въ Англію при Эдуардѣ III, Эдуардѣ IV, Елизаветѣ и въ послѣдующее время. Вліяніе эмигрантовъ. Укрѣпленіе національной промышленности. Колоніальная система. Дальнѣйшая охрана становится излишней и протекціонизмъ замѣняется фритредерствомъ. Отмѣна хлѣбныхъ законовъ вызвана не гуманитарными интересами, а интересами національной промышленности, искавшей новыхъ рынковъ. Послѣдніе начинаютъ ограждать себя таможенными пошлинами, ставя препятствія мирнымъ завоеваніямъ Англіи. Второе препятствіе—конкуренція другихъ капиталистическихъ странъ. Пріемы Англіи для удержанія за собою иностранныхъ рынковъ. Донесенія англійскихъ консуловъ о возрастающей конкуренціи со стороны Германіи на всѣхъ иностранныхъ рынкахъ. «Made in Germany». Конкуренція Германіи въ самой Англіи. Любопытный примѣръ этой конкуренціи во время послѣдняго юбилея королевы Викторіи. Единственный выходъ для Англіи — экспортъ капиталовъ въ другія страны. Интересы англійскаго капитала въ Индіи. Доходы Англіи отъ капиталовъ, помѣщенныхъ ею заграницей.

Экономическая политика Германіи. Тѣ же фазисы развитія, какъ въ Англіи. Состояніе Германіи во времена Листа. Превращеніе изъ земледѣльческаго государства въ государство индустріальное. Ростъ германскаго экспорта. Завоеваніе рынковъ. Развитіе коммерческаго флота. Стремленіе къ основанію колоніальной имперіи. «Міръ сталъ тѣсенъ». Чрезмѣрное накопленіе капиталовъ, приводящее къ той же необходимости ихъ экспорта, какъ въ Англіи. Статистическія данныя о германскихъ капиталахъ, помѣщенныхъ заграницей.

Движеніе капиталовъ изъ Франціи въ другія страны въ теченіе нынѣшняго столѣтія. Пріостановка этого движенія во время франко-прусской войны. Возобновленіе этого движенія послѣ франко-прусской войны. Статистика французскихъ капиталовъ, помѣщенныхъ заграницей. Французская экономическая политика. Рѣчь Феликса Фора о задачахъ и цѣляхъ французской промышленности и французскихъ капиталовъ.

Глава первая.

Причины современнаго движенія капиталовъ изъ странъ съ болѣе развитой культурой въ страны менѣе культурныя.

Никогда еще экономическіе интересы не имѣли такого преобладанія въ жизни народовъ, не владычествовали такъ надъ умами и сердцами людей, какъ въ настоящее время. Колоссальный техническій прогрессъ промышленности въ XIX столѣтіи и развитіе усовершенствованныхъ путей сообщенія, безпримѣрное въ исторіи человѣчества, сдѣлали то, что страны и народы, жившіе раньше изолированной жизнью, оказались вовлеченными въ международный обмѣнъ, вступили въ тѣсныя взаимныя отношенія. Такъ какъ не всѣ страны находятся на одинаковой ступени промышленнаго и политическаго развитія, однѣ болѣе ушли впередъ на пути техническихъ усовершенствованій, производительности труда и накопленія капиталовъ, другія остались позади, то упомянутыя взаимныя отношенія не носятъ характера тѣсной солидарности, а выражаются въ стремленіи однихъ къ преобладанію и укрѣпленію своего экономическаго господства надъ другими и въ стараніи другихъ освободиться отъ этого господства и отыскать себѣ пути къ самостоятельному экономическому существованію. Отсюда постоянная борьба противуположныхъ національныхъ интересовъ, постоянный экономическій антагонизмъ, проявляющійся не въ формѣ кровопролитныхъ войнъ, а въ формѣ мирныхъ промышленныхъ завоеваній, заключенія торговыхъ договоровъ,

Международная экономическая борьба.

установленія таможенныхъ тарифовъ, устройства колоній и т. д... Болѣе культурныя страны стараются по возможности расширять сбытъ своихъ фабричныхъ произведеній, отыскать для нихъ новые рынки, на каковой почвѣ имъ приходится вступать въ ожесточенную борьбу съ другими культурными же народами, старающимися удержать эти рынки за собою. Менѣе культурныя страны, служащія ареной этой борьбы, въ результатѣ которой онѣ одинаково должны терять, за кѣмъ бы побѣда ни осталась, стараются освободиться отъ этого вторженія, оградить себя высокими пошлинами, развить свои внутреннія производительныя силы, которыя дали бы имъ возможность стать прочно на ноги и зажить самостоятельною жизнью. Въ этой постоянной борьбѣ противоположныхъ экономическихъ интересовъ, въ этой мирной экономической войнѣ между болѣе культурными и менѣе культурными странами и заключается вся суть взаимныхъ отношеній между современными народами, въ какихъ бы внѣшнихъ формахъ ни обнаруживались эти отношенія.

Движеніе капиталовъ какъ проявленіе мирной международной борьбы.

Одно изъ наиболѣе характерныхъ явленій во взаимныхъ экономическихъ отношеніяхъ между современными народами представляетъ постоянное движеніе капиталовъ изъ странъ съ болѣе развитой культурой въ страны менѣе культурныя. Причины этого явленія заключаются, во 1-хъ, въ естественномъ стремленіи капитала туда, гдѣ онъ можетъ найти наиболѣе выгодное для себя помѣщеніе, а во 2-хъ, въ сознательной экономической политикѣ странъ, заинтересованныхъ въ такомъ перемѣщеніи капиталовъ. Остановимся на каждой изъ этихъ причинъ въ отдѣльности.

Причины этого движенія.

Мнѣніе Фр. Листа.

«Вездѣ мы видимъ,—говоритъ Фридрихъ Листъ,—что когда подъ вліяніемъ цивилизаціи народонаселеніе увеличивается и духовныя силы, какъ и матеріальныя богатства достигаютъ извѣстной высоты, онѣ необходимо должны эмигрировать въ менѣе культурныя страны. Когда земля оказывается недостаточной, чтобы прокормить населеніе и дать занятія земледѣльческому классу, то приростъ населенія ищетъ въ болѣе

отдаленныхъ странахъ мѣстности, годныя для обработки; когда люди съ талантами и технической снаровкой размножились среди даннаго народа до такой степени, что они уже не находятъ себѣ достаточнаго вознагражденія, то они эмигрируютъ туда, гдѣ болѣе всего въ нихъ нуждаются; когда вслѣдствіе накопленія капиталовъ уровень процента настолько низко падаетъ, что мелкіе капиталисты не могутъ уже на нихъ существовать, то они стремятся отыскать для нихъ болѣе выгоднаго помѣщенія въ странахъ менѣе богатыхъ» [1]. Постоянный отливъ капиталовъ изъ странъ съ болѣе развитой культурой въ страны менѣе культурныя, каковы бываютъ колоніи, есть одна изъ силъ, противодѣйствующихъ стремленію уровня прибыли къ пониженію. По мнѣнію Милля, это «одна изъ главныхъ причинъ, помѣшавшихъ въ теченіи долгаго времени пониженію прибыли въ Англіи. Эмиграція капиталовъ дѣйствуетъ двоякимъ образомъ. Прежде всего она производитъ такое же дѣйствіе, какое производили бы пожаръ, наводненіе или коммерческій кризисъ: она отвлекаетъ часть капиталовъ, которые содѣйствуютъ пониженію прибыли. Но отвлеченные капиталы не пропадаютъ даромъ: они употребляются или для основанія колоній, которыя вывозятъ громадныя количества хлѣба по дешевой цѣнѣ, или для расширенія и усовершенствованія земледѣлія въ старыхъ колоніяхъ. Именно на эмиграцію англійскихъ капиталовъ мы должны разсчитывать, какъ на средство, чтобы обезпечить себя хлѣбомъ и сырыми продуктами по дешевой цѣнѣ, по мѣрѣ того, какъ наше населеніе увеличивается. Подобная эмиграція должна намъ позволить употреблять и въ нашей собственной странѣ больше капиталовъ, не понижая прибыли, на производство фабричныхъ издѣлій, которыя могли бы быть употреблены въ уплату за сырые продукты. Такимъ образомъ, экспортъ капиталовъ представляетъ громадное средство для расширенія поля дѣятельности для ка-

Мнѣніе Дж. Ст. Милля.

[1]) Fr. List. Das nationale System der politischen Ökonomie, Stuttgart 1895. S. 192.

*

питаловъ, остающихся внутри страны, и въ извѣстной степени можно утверждать, что чѣмъ болѣе мы отсылаемъ капиталы заграницу, тѣмъ болѣе мы получаемъ возможность ихъ имѣть и сохранить въ своей собственной странѣ... До тѣхъ поръ, пока будутъ существовать старыя общества, въ которыхъ капиталы быстро наростаютъ, и новыя общества, въ которыхъ прибыли еще достаточно значительны, размѣръ прибыли въ странахъ не можетъ упасть ниже того уровня, при которомъ накопленія прекращаются: пониженіе остановится на томъ уровнѣ, при которомъ капиталы начинаютъ эмигрировать» [1]).

Пониженіе % въ современныхъ культурныхъ странахъ.

Если мы отъ этихъ общихъ разсужденій обратимся къ положительнымъ фактамъ изъ промышленной жизни современныхъ культурныхъ народовъ, то мы должны дѣйствительно констатировать значительное пониженіе въ послѣднее время размѣра процента у этихъ народовъ. Предпринятая въ мартѣ и апрѣлѣ 1888 г. въ Англіи министромъ Гошеномъ конверсія 3% консолей, въ суммѣ 558 милл. ф. ст., имѣла блестящій успѣхъ. Условія этой конверсіи были для владѣльцевъ достаточно неблагопріятны. Для новыхъ бумагъ былъ назначенъ до 5 апрѣля 1889 г. размѣръ процента въ 3%; съ этого числа до 5 апрѣля 1913 г.—$2^3/_4$%, а послѣ этого времени $2^1/_2$%, причемъ до 5-го апрѣля 1923 г. обѣщано не производить новой конверсіи. Несмотря на эти неблагопріятныя условія, конверсія эта блестяще удалась [2]). Курсъ англійскихъ консолей въ настоящее время около 112. То же самое мы видимъ во Франціи: закономъ 27 апрѣля 1883 г. 5% рента конвертирована въ $4^1/_2$%, закономъ же 17 января 1894 г., послѣдняя конвертирована въ $3^1/_2$% [3]). Въ настоящее время курсъ этой ренты—около 107, а курсъ 3% ренты — около 103. По вычисленіямъ Стрэлля [4]),

Конверсіи въ Англіи, Германіи и Франціи.

---

[1]) I. S. Mill, Principles of political Economy, Book IV, Chapter IV, § 8.

[2]) Bulletin de statistique et de legislation comparée, avril 1888, p. 452 и слѣд.

[3]) Journal des Economistes, 1894, Fevrier, p. 251 и 312.

[4]) Dr. Moritz Ströll, Die neueste Konversionsära in Deutschland, въ Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 1886, S. 423 и слѣд.

до октября 1886 г. было конвертировано въ Германіи въ $3^1/_2\%$ цѣнности бумагъ на сумму 1.450 милл. марокъ. Онъ считаетъ, что, начиная съ 1870 г., уровень процента въ Германіи на ссудные капиталы понизился съ 5 до $3^1/_2\%$, т. е. на полныхъ $1^1/_2\%$. То же явленіе замѣчается и въ Швеціи, Норвегіи, Бельгіи, Голландіи, Швейцаріи и С. Ш. Сѣв. Америки [1]). Само собою разумѣется, что пониженіе процента *ссуднаго капитала*, или точнѣе говоря, государственныхъ долговъ, далеко не тождественно съ тѣмъ пониженіемъ размѣра *прибыли*, о которомъ говоритъ Милль, какъ о причинѣ, вліяющей на эмиграцію капиталовъ въ другія страны. Всякому, однако, очевидно, что это пониженіе, такъ сказать, оффиціальнаго процента служитъ показателемъ одновременнаго пониженія самого размѣра прибыли, получаемой отъ промышленныхъ предпріятій, — пониженія, которое труднѣе поддается статистическому подсчету, но которое несомнѣнно совершается на глазахъ у всѣхъ.

Спрашивается, чѣмъ же обусловливается это постоянное пониженіе размѣра процента и прибыли? Есть ли это явленіе временное, преходящее, зависящее отъ какихъ либо исключительныхъ условій, или это явленіе имѣетъ гораздо болѣе глубокія причины, лежащія въ самой основѣ переживаемой современными культурными народами промышленной эволюціи? Причины пониженія %.

Очевидно, что обычное объясненіе этого явленія закономъ спроса и предложенія является въ настоящемъ случаѣ недостаточнымъ. Если пониженіе размѣра процента является результатомъ чрезмѣрнаго накопленія капиталовъ и, слѣдовательно, обилія предложенія, то не служитъ ли, съ другой стороны, противовѣсомъ этому пониженію увеличеніе спроса на капиталъ, вслѣдствіе расширенія, вмѣстѣ съ техническимъ прогрессомъ, сферы промышленныхъ предпріятій? Почему же, не-

---

[1]) Baron d'Aulnis de Bourouill. Der Zinsfuss. Die Ursachen seines Sinkens und seine nächste Zukunft, въ Conrads Jahrbücher fur Nationalökonomie und Statistik, 1889, Bd. 18, N. F. S. 379—381.

смотря на это расширеніе спроса, мы все-таки замѣчаемъ постоянное стремленіе размѣра процента къ пониженію?

Изъ многочисленныхъ авторовъ, пытавшихся теоретически объяснить это явленіе, наиболѣе близко подошли къ сути вопроса англійскій экономистъ Джевонсъ и нѣмецкій фонъ Мангольдтъ. Теоріи ихъ сводятся къ слѣдующему:

Теорія Джевонса.

Представимъ себѣ, что весь капиталъ страны раздѣленъ на нѣсколько частей, напр. три: первая часть является необходимой для производства, которое обезпечивало бы населеніе отъ крайней нужды; вторая часть, употребленная въ производство, давала бы въ результатѣ извѣстную степень благосостоянія; наконецъ, третья часть могла бы довести производство до той высоты, при которой получился бы извѣстный комфортъ. Очевидно, что не всѣ три части имѣютъ одинаковую цѣнность для населенія: первая представляетъ безусловную необходимость, вторая сравнительно менѣе необходима, а третья еще менѣе. Въ нашемъ примѣрѣ мы, ради удобства, гипотетически раздѣлили капиталъ на три части, но мы можемъ произвести дѣленіе и на гораздо большее число частей, причемъ постоянно окажется въ результатѣ, что послѣдняя часть менѣе полезна для населенія, чѣмъ предыдущая. Отъ цѣнности или отъ размѣра услуги, оказываемой населенію этой послѣдней частью, по мнѣнію Джевонса, и зависитъ размѣръ процента въ странѣ. Если эта часть принесетъ предпринимателямъ только незначительный новый доходъ, то они дадутъ за нее меньшій процентъ, а этотъ процентъ въ свою очередь вліяетъ понижающимъ образомъ и на процентъ, получаемый за всѣ остальныя части капитала. Другими словами, всѣ части капитала (т. е. весь капиталъ) будутъ отдаваться за такой процентъ, при которомъ предприниматели получатъ прибыль, употребляя въ дѣло послѣднюю, наименѣе производительную часть капитала. Еслибъ капиталисты потребовали большій процентъ, то предприниматели отказались бы отъ услугъ той части капитала, которая приноситъ меньшій доходъ, часть эта осталась бы въ бездѣйствіи, и конкуренція между капиталистами про-

извела бы то, что размѣръ процента упалъ бы до вышеуказаннаго уровня [1]).

Теорія Мангольдта.

Такое же объясненіе причины пониженія размѣра процента даетъ и Мангольдтъ [2]). «Производительность, присущая самой послѣдней части находящихся въ странѣ капиталовъ, говоритъ онъ, есть именно тотъ факторъ, который опредѣляетъ величину процента». Такъ какъ не можетъ быть нѣсколько различныхъ процентовъ для различныхъ частей капитала, то размѣръ процента, приносимаго послѣдней частью капитала, подавляющимъ образомъ дѣйствуетъ на процентъ, приносимый всѣми прочими частями капитала. «Слѣдуетъ принять, говоритъ фонъ Мангольдтъ, что капиталы прежде всего находятъ примѣненіе въ тѣхъ областяхъ, въ которыхъ отъ нихъ можно ожидать въ результатѣ наивысшаго успѣха, и что только потомъ они поочередно получаютъ менѣе благопріятное назначеніе, послѣ того, какъ источники болѣе производительнаго примѣненія уже истощены. Такимъ образомъ, та часть капитала, которая по очереди позже всѣхъ нашла примѣненіе, оказывается наименѣе производительною. Если же степень производительности этой части капитала ставитъ извѣстную границу приносимому имъ проценту въ томъ смыслѣ, что предприниматели безъ убытка для себя не могутъ давать за него большій процентъ, чѣмъ сколько примѣненіе его принесетъ имъ чистаго дохода, то размѣръ процента, приносимаго прочими, болѣе производительно употребляемыми капиталами, не можетъ перешагнуть той же высоты».

Приведенная теорія, согласно которой размѣръ процента въ странѣ регулируется степенью пользы или производительности, присущей послѣдней части капитала, находящей примѣненіе въ странѣ, отличается однако слишкомъ большой от-

---

[1]) Stanley Ievons, The Theory of political Economy, 2 Edition, London 1879, p. 46 и слѣд.

[2]) H. von Mangoldt, Die Volkswirtschaftslehre, Stuttgart, 1868, S. 422 и слѣд.

влеченностью, чтобы дать вполнѣ ясный отвѣтъ на интересующую насъ проблему. Будучи вѣрной по существу, она оставляетъ вопросъ совершенно открытымъ, отчего же происходитъ подобная градація въ производительности капитала, каковы ея фактическія основанія?

Честь всесторонняго освѣщенія этого вопроса съ фактической стороны принадлежитъ французскому экономисту П. Леруа Болье [1]).

Теорія Леруа-Болье.

«Было время, говоритъ Леруа-Болье, когда пониженіе процента считалось симптомомъ наиболѣе цвѣтущаго состоянія промышленности». Извѣстно классическое изображеніе вліянія этого явленія у Тюрго: «Высоту процента, говоритъ онъ, можно сравнить съ уровнемъ извѣстной поверхности, ниже которой исчезаютъ всякій трудъ, всякая культура, всякая промышленность и всякая торговля. Это все-равно, какъ разлившееся на широкомъ пространствѣ безбрежное море, изъ подъ поверхности котораго выступаютъ вершины горъ, образуя плодоносные, прекрасно воздѣланные острова. Если поверхность воды начинаетъ понижаться, то чѣмъ болѣе вода спадаетъ, тѣмъ болѣе начинаютъ выступать наружу скрывавшіяся до сихъ поръ подъ нею земли, сперва горные склоны, потомъ равнины, а потомъ и долины, покрываясь всякаго рода производительной культурой. Обиліе капиталовъ именно и есть то, что оживляетъ всякаго рода предпріятія, и низкій уровень процента есть въ одно и то же время и результатъ, и показатель этого обилія капиталовъ». Вѣрно ли это изображеніе, спрашиваетъ Леруа-Болье. Почему въ настоящее время капиталъ вознаграждаетъ гораздо менѣе, чѣмъ раньше? Нѣтъ никакого сомнѣнія, что на пониженіе это имѣло сильное вліяніе увеличившаяся

---

[1]) Paul Leroy-Beaulieu. Essai sur la repartition des richesses et la tendance a une moindre inégalité des conditions. 2 édition. Paris, 1883, p. 242 и слѣд., и особенно докладъ того же писателя въ парижской Société d'économie politique 4 Іюля 1892 г.: De la productivité des capitaux nouveaux et du taux de l'intérêt dans les vieilles sociétés (Journal des Economistes 1892, Juin, p. 417 и слѣд.).

въ теченіе послѣднихъ 50 лѣтъ юридическая обезпеченность при отдачѣ въ заемъ денегъ, вслѣдствіе усовершенствованія законодательства и улучшенія правосудія во всѣхъ цивилизованныхъ странахъ. Благодаря этому, страховая премія, скрывавшаяся раньше въ величинѣ процента, какъ вознагражденіе капиталиста за рискъ возможной потери его капитала, потеряла свой raison d'être. Другая причина, имѣвшая то же вліяніе, заключается въ обиліи сбереженій, тоже крайне увеличившихся въ послѣднее время. Въ настоящее время существуютъ всевозможные пути и средства для поощренія сбереженій, и даже самыя маленькія доли капитала находятъ теперь помѣщеніе. Сберегательныя кассы, какъ государственныя, такъ и частныя, страхованіе жизни, возможность пріобрѣтать жилище въ собственность посредствомъ ежегодной выплаты, выпускъ акцій въ мелкихъ суммахъ,—все это содѣйствуетъ сбереженію и накопленію капиталовъ даже среди низшихъ классовъ населенія. Не подлежитъ сомнѣнію, что это обиліе капиталовъ, увеличивая предложеніе, производитъ извѣстное давленіе на величину процента. Но почему же, по мѣрѣ возрастанія этого предложенія, не увеличивается въ той же степени и спросъ на капиталы, который поддержалъ бы величину процента на прежнемъ уровнѣ? Это потому, отвѣчаетъ Леруа-Болье, что капиталы, идущіе на промышленныя предпріятія, не бываютъ одинаково производительны во всѣ времена, у всѣхъ народовъ, на различныхъ ступеняхъ ихъ экономическаго развитія; это потому, что бываютъ извѣстные моменты, когда производительное примѣненіе капитала становится все болѣе и болѣе затруднительнымъ; что внѣшняя природа, послѣ того какъ она подверглась значительнымъ измѣненіямъ со стороны техники, становится все болѣе и болѣе неподатливой къ дальнѣйшимъ измѣненіямъ; что свыше извѣстнаго предѣла возрастаніе труда и капитала сопровождается меньшей производительностью. Бываютъ періоды, когда въ данной странѣ, при данномъ уровнѣ существующихъ открытій, стоятъ на очереди великія задачи цивилизаціи: тогда капиталы, идущіе на удо-

Уменьшеніе производительности новыхъ предпріятій.

влетвореніе этихъ задачъ — обновленіе или измѣненіе внѣшней природы, — бываютъ въ высшей степени производительны. Такимъ образомъ, начиная съ 1850 года до 1865 г., капиталы приносили большіе доходы, потому что общество преобразовывалось на новыхъ основаніяхъ; это была эпоха громаднаго развитія желѣзныхъ дорогъ, которыя были призваны совершенно видоизмѣнить ходъ цивилизаціи, эпоха широкаго устройства въ городахъ полезныхъ приспособленій всякаго рода, эпоха наиболѣе сильнаго процвѣтанія крупной промышленности.

Желѣзныя дороги.

Прежде всего начали строить линіи наиболѣе производительныя, соединяя коммерческіе порты съ наиболѣе крупными центрами. При такихъ условіяхъ прибыль, приносимая капиталами, должна была быть громадна. Но когда болѣе богатыя области были уже прорѣзаны желѣзными дорогами, необходимо было создать вторую сѣть, которая должна была прорѣзывать гористыя мѣстности и соединять менѣе крупные центры, оставшіеся въ сторонѣ отъ первоначальной сѣти. Доходы такихъ дорогъ, по необходимости, должны были быть меньше и доставлять лишь умѣренное вознагражденіе на затраченные капиталы. Наконецъ, наступила очередь созданія третьей сѣти, которая должна была соединять малозначительные пункты, города и деревни между собою и которая на значительномъ своемъ протяженіи являлась параллельной другимъ уже существующимъ линіямъ. Всякому очевидно, что три или четыре милліарда, затраченные на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ отъ Парижа до Марселя и Ниццы, отъ Парижа до Бордо, отъ Парижа до Гавра, отъ Парижа до Нанси или Страсбурга, отъ Парижа до Лилля и Дюнкирхена, были гораздо болѣе производительны, чѣмъ три или четыре милліарда, затраченные на постройку такой же или даже удвоенной длины желѣзныхъ дорогъ второй и третьей сѣти; доходы, доставлявшіеся предпріятіями перваго рода, были не въ примѣръ больше доходовъ, получавшихся отъ предпріятій втораго рода.

Городскія сооруженія.

То же самое наблюденіе можно сдѣлать относительно большихъ предпріятій по проведенію воды, газа, конно-желѣз-

ныхъ дорогъ въ городахъ. Капиталы, употребленные около 1850 года на канализацію, водопроводы и желѣзныя дороги въ городахъ Парижѣ, Ліонѣ, Марселѣ, Лиллѣ, Бордо и т. д. естественно были болѣе производительны, чѣмъ такіе же капиталы, употребленные 10—15 лѣтъ позже для тѣхъ же цѣлей въ городахъ съ какимъ нибудь населеніемъ въ 10—20,000 жителей, или чѣмъ капиталы, употребляемые въ настоящее время для тѣхъ же сооруженій въ деревняхъ съ населеніемъ отъ 1,000 до 3,000 душъ. То же самое слѣдуетъ сказать о сооруженіи портовъ, доковъ, универсальныхъ магазиновъ. Сначала они устраиваются въ крупныхъ центрахъ, гдѣ они оказываются весьма производительными, потомъ ихъ начинаютъ водворять въ меньшихъ центрахъ, гдѣ ихъ производительность оказывается меньшей. Высокій доходъ съ капиталовъ возможенъ только въ новыхъ странахъ, или въ старыхъ странахъ, пробуждающихся къ новой жизни. Почему капиталы бываютъ производительны въ новыхъ странахъ? Потому, что тамъ еще не использованы наиболѣе важныя отрасли цивилизаторской дѣятельности, тѣ именно, которыя, сравнительно съ издержками производства, приносятъ больше всего дохода; потому, что тамъ есть богатыя руды, еще никогда не эксплоатировавшіяся, которыя при малой затратѣ труда даютъ значительный доходъ; потому, что торговля тамъ имѣетъ обширное поле для дѣятельности и народонаселеніе быстро возростаетъ. Въ старыхъ странахъ бываютъ періоды, когда измѣняющійся строй требуетъ употребленія значительныхъ капиталовъ въ теченіи извѣстнаго промежутка времени. Когда же въ этихъ странахъ, при данномъ уровнѣ изобрѣтеній и открытій, наиважнѣйшія цивилизаторскія предпріятія, если и не закончены (они никогда не будутъ закончены), подвинулись, однако, значительно впередъ, то оказывается довольно труднымъ найти помѣщеніе для капиталовъ, накопляющихся все болѣе и болѣе. Предложеніе капиталовъ становится все болѣе и болѣе многочисленнымъ, но оно не встрѣчаетъ соотвѣтственнаго спроса. Въ настоящее время еще строятъ много желѣзныхъ до-

Порты, доки и пр.

рогъ, но онѣ всѣ почти уже мало производительны; эксплоатація шахтъ, которая въ началѣ второй имперіи привлекала такую массу капиталовъ, хорошо вознаграждавшихся, въ настоящее время вынуждена ограничиваться гораздо менѣе прибыльными низшими слоями рудъ.

Каналы. То же самое слѣдуетъ сказать относительно всѣхъ другихъ отраслей хозяйства. Прорытіе Суэзскаго канала было предпріятіемъ въ высшей степени прибыльнымъ, прорытіе панамскаго канала было несчастьемъ, но нельзя утверждать, что предпріятіе это не могло бы принести извѣстнаго дохода, при благоразумномъ употребленіи капиталовъ на него; во всякомъ случаѣ, однако, прибыльность его должна быть значительно ниже прибыльности Суэзскаго канала. Коринѳскій каналъ еще не окончень, но можно утверждать, что даже сравнительно онъ окажется гораздо менѣе производительнымъ, чѣмъ каналъ Суэзскій; а если когда нибудь возьмутся за прорытіе канала черезъ перешеекъ Краа на островѣ Малаккѣ, то весьма вѣроятно, что производительность этого канала будетъ еще ниже.

Конечно, нельзя отрицать, что каждый день совершаются новыя открытія и изобрѣтенія, новыя усовершенствованія въ области техники, двигающія впередъ человѣческую цивилизацію. Но всѣ эти усовершенствованія, какъ бы они геніальны ни были, какъ напр. фонографъ и телефонъ, не настолько измѣняютъ условій соціальной жизни, чтобы вызывать значительное перемѣщеніе капиталовъ и создавать новые обильные источники доходовъ. Можно сказать, что для капиталовъ тоже существуетъ золотой вѣкъ, серебряный, мѣдный и желѣзный. Мы давно пережили золотой вѣкъ, скоро мы оставимъ позади себя серебряный, и капиталы, по крайней мѣрѣ въ старыхъ странахъ, уже приближаются къ мѣдному вѣку. Мы видѣли, какъ размѣръ процента, 40 лѣтъ тому назадъ достигавшій 5%, постепенно понижался до $4^1/_2$, 4, $3^1/_2$, 3 и даже до $2^1/_2$%. Можно разсчитывать, что это пониженіе процентовъ будетъ совершаться также и далѣе.

Такова теорія Леруа-Болье, опирающаяся на фактахъ и событіяхъ, совершающихся, такъ сказать, на нашихъ глазахъ. Остается дополнить эту теорію нѣкоторыми историческими фактами.

Историческія справки о пониженіи % на капиталъ.

Низкій процентъ на капиталъ не есть явленіе исключительно новаго времени. Въ концѣ 17-го и въ теченіи всего 18-го вѣка во многихъ культурныхъ странахъ Европы: Англіи, Голландіи, ганзейскихъ городахъ—процентъ на капиталъ былъ довольно низкій. Трехпроцентные англійскіе консоли достигли въ 1737 курса 107 и удержали этотъ курсъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ. Политическія событія, а именно война съ Франціей, окончившаяся Аахенскимъ миромъ въ 1748 году, были причиной значительнаго паденія ихъ курса, однако уже въ 1749 г. бумаги эти стояли выше пари, достигнувъ въ 1752 г. курса 105—106 [1]). Адамъ Смитъ сообщаетъ, что ростъ на капиталъ, достигавшій въ средніе вѣка 10%, упалъ потомъ въ нѣкоторыхъ странахъ до 6, 5, 4 и 3% [2]). Согласно Рошеру [3]), въ Германіи размѣръ процента изъ 3% годовыхъ считался нормальнымъ; по крайней мѣрѣ, въ книгахъ кассъ для вдовъ гетингенскихъ профессоровъ за 1794 г. отмѣченъ такой %. Еще ниже былъ уровень процента на капиталъ въ богатыхъ Нидерландахъ. Еще въ 1671 г. Pieter de la Court писалъ: «должно считать большою выгодою для голландской торговли, что кредитъ изъ $3^1/_2$ % и даже 3% годовыхъ доступенъ тамъ также для купцовъ». Въ теченіи 18 столѣтія уровень процента былъ тамъ еще ниже. По сообщенію de Pinto и Samuel Ricard'a, жившихъ въ этомъ столѣтіи, облигаціи голландской провинціи, хотя давали $2^1/_2$ %, стояли al pari и даже выше, а остъиндская компанія платила не больше $2^3/_4$ % [4]).

---

[1]) См. Stanley Ievons, Investigations in currency and finance. London 1884, находящуюся въ приложеніи діаграмму, представляющую движеніе курса 3% англійскихъ консолей, начиная съ 1731 г.

[2]) A. Smith. Wealth of Nations, II, chapter IV.

[3]) Die Grundlagen der Nationalökonomie, § 186, Note 10.

[4]) Baron d'Aulnis de Bourouill l. c. стр. 399.

Всѣ эти факты нисколько не находятся въ противорѣчіи съ теоріей, развитой Леруа-Болье. Какъ мы видѣли выше, главную причину пониженія въ новѣйшее время процента Леруа-Болье видитъ въ томъ, что накопленіе капиталовъ въ послѣднее время опередило, такъ сказать, техническій прогрессъ, вслѣдствіи чего капиталы стали менѣе производительны. То-же самое можно сказать и относительно упомянутыхъ только что историческихъ періодовъ, когда промышленныя страны Европы, преимущественно Англія и Голландія, тоже переживали промышленный застой, вслѣдствіи того, что капиталы накопились въ гораздо большей мѣрѣ, чѣмъ сколько можно было найти примѣненія по тогдашнему уровню промышленной техники, причемъ перемѣщенію капиталовъ въ другія страны значительно препятствовали сопряженный съ такимъ перемѣщеніемъ громадный рискъ, вслѣдствіе отсутствія строгаго правового порядка въ этихъ странахъ, точно также какъ громадныя затрудненія, которымъ подвергалась тогда внѣшняя торговля. Только новыя открытія въ области промышленной техники, которыми ознаменовался конецъ прошлаго столѣтія и которыми такъ изобиловало все почти нынѣшнее столѣтіе, открытія, которымъ суждено было произвести переворотъ во всемъ строѣ соціальной и экономической жизни современныхъ культурныхъ народовъ, положили конецъ упомянутому застою, вдохнули новую жизнь въ промышленную дѣятельность народовъ, увеличили производительность капиталовъ и подняли размѣръ процента. Начиная съ 1816 г. до 1844 г., курсъ англійскихъ консолей (достигавшій, какъ мы видѣли выше, еще въ 1737 г. 107%) колебался между 70% и 90%, и только въ этомъ послѣднемъ году, да и въ 1852 г., они могли подняться до курса al pari. Послѣ крымской войны вплоть до 1874 г. курсъ этихъ бумагъ почти неизмѣнно стоялъ на уровнѣ 70—92% и лишь съ 1874 г. замѣчается постоянное повышеніе этихъ фондовъ, давшее возможность въ 1888 г. произвести на нихъ конверсію, о которой упомянуто выше [1]).

---

[1]) d'Aulnis de Bourouill l. c. S. 401.

Подъемъ промышленности въ нынѣшнемъ столѣтіи.

Если сопоставить все сказанное выше, то легко объяснить причину этого явленія. «Вслѣдствіе улучшенія правоваго порядка во многихъ чужеземныхъ странахъ, говоритъ de Bourouill, и установленія большей свободы во внѣшнихъ сношеніяхъ, англійскіе капиталы могли легче найти для себя примѣненіе. Но этого было мало; еще большее значеніе имѣлъ усилившійся спросъ на капиталъ на внутреннемъ рынкѣ. Паровая машина была открыта. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, эксплоатація новыхъ шахтъ, постройка фабрикъ, сооруженіе пароходовъ—все это потребовало новыхъ капиталовъ. Всѣ эти предпріятія давали громадную прибыль. Всякій вновь образовавшійся капиталъ, такимъ образомъ, могъ найти примѣненіе, принося своимъ собственникамъ высокій процентъ. И этотъ подъемъ промышленности обнаруживается не въ одной только Англіи. Еще до іюльской революціи 1830 г. наступила для французской промышленности заря новой жизни. Въ царствованіе Луи Филиппа паровая машина проложила себѣ дорогу во всѣ отрасли промышленности. Въ царствованіе Наполеона III изобрѣтенія въ области химіи и механики стали все многочисленнѣе, и въ 1870 г. не было уже ни одной отрасли промышленности, которая не была бы преобразована и обновлена. На сколько въ указанный промежутокъ времени быстро шло развитіе Германіи въ этомъ отношеніи, доказала франко-прусская война 1870 г., когда громаднѣйшая армія, какую когда-либо знавалъ новый міръ, была мобилизована въ нѣсколько дней, въ странѣ, въ которой первая желѣзная дорога была построена только въ 1838 г. Подобное быстрое преобразованіе промышленности продолжалось во всей Европѣ вплоть до 1873 г.

Застой въ новѣйшее время.

Съ тѣхъ поръ въ промышленности наступилъ извѣстный застой. О новыхъ переворотахъ въ области промышленности не слышно болѣе... Мы находимся теперь въ періодѣ только детальныхъ улучшеній. Наши пароходы могутъ быть теперь больше прежнихъ, наши локомотивы совершеннѣе, наши главныя отрасли промышленности — горное дѣло, обработка волокнистыхъ веществъ, выдѣлка желѣза — могутъ быть лучше

организованы и доведены до высшей степени совершенства, но достаточно сравнить періоды 1830—50 и 1850—70 гг. съ періодомъ 1870—90 гг., чтобы придти къ заключенію, что въ этотъ послѣдній періодъ только пожинались плоды, но не производились тѣ крупные перевороты, которыми характеризовались оба предыдущіе періоды»[1]).

Уменьшеніе желѣзно-дорожнаго строительства.

Прекрасной иллюстраціей того, какъ въ настоящее время все болѣе и болѣе съуживается сфера примѣненія накопляемыхъ капиталовъ, можетъ служить новѣйшее развитіе желѣзнодорожнаго дѣла. Несмотря на обширныя постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, общій ростъ желѣзнодорожныхъ сооруженій на всемъ земномъ шарѣ все болѣе и болѣе уменьшается, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ:

Въ 1886 г.	было	сооружено	новыхъ	линій	длиною	въ	28,711	кил.
» 1887 »	»	»	»	»	»	»	34,228	»
» 1888 »	»	»	»	»	»	»	23,696	»
» 1889 »	»	»	»	»	»	»	22,282	»
» 1890 »	»	»	»	»	»	»	21,035	»
» 1891 »	»	»	»	»	»	»	19,043	»
» 1892 »	»	»	»	»	»	»	18,765	»
» 1893 »	»	»	»	»	»	»	16,243	»
» 1894 »	»	»	»	»	»	»	16,380	»[2])

Такимъ образомъ, низкій процентъ на капиталъ, замѣчающійся въ новѣйшее время въ культурныхъ странахъ Европы, явился результатомъ такого же несоотвѣтствія между накопленіемъ капиталовъ и состояніемъ промышленной техники или уровнемъ изобрѣтеній и открытій, о которомъ говоритъ Леруа-Болье, какое замѣчалось и въ описанные выше періоды конца 17 и всего 18 вѣка. Конечно, между промышленной техникой того времени и промышленнымъ прогрессомъ 19 вѣка разница неизмѣримо велика, но столь же неизмѣримо велика и

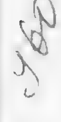
---

[1]) d'Aulnis de Bourouill l. c. S. 402.

[2]) K. Oldenberg: Deutschland als Industriestaat. Göttingen 1897, S. 16.

разница между накопленіемъ капиталовъ въ указанные періоды и въ настоящее время. По вычисленіямъ Giffen'a, размѣръ національнаго богатства въ Англіи въ 1885 г. достигалъ цифры 10,000 милл. ф. стерл. или около 90,000 милл. руб., между тѣмъ какъ въ 1600 г. онъ не превышалъ размѣра 100 м. ф. ст., въ 1680 г.—250 м. ф. ст., въ 1720 г.—370 м. ф. ст., въ 1750 г.— 500 м. ф. ст., въ 1780 г.—1,500 м. ф. ст., въ 1822 г.—2,500 м. ф. ст., въ 1845 г.—4,000 м. ф. ст., въ 1865 г.—6,000 м. ф. ст., въ 1875 г.—8,500 м. ф. ст.[1]). По вычисленіямъ Фовиля, размѣръ національнаго богатства во Франціи въ 1890 г. равнялся 225 милліардамъ франковъ, между тѣмъ какъ еще въ 1883 г. онъ не превышалъ 125 милл. фр.[2]). По вычисленіямъ Бекера за 1886 г., національное богатство Германіи можетъ быть оцѣнено въ 175 милліардовъ марокъ, причемъ ежегодное увеличеніе этого богатства среднимъ числомъ достигаетъ цифры 2,500 милліон. марокъ[3]). Согласно даннымъ, приводимымъ у Neumann-Spallart'a, размѣръ національнаго богатства въ маленькихъ Нидерландахъ достигаетъ цифры 10,155 милл. гульд. или 17,260 милл. марокъ, причемъ Neumann-Spallart считаетъ эту цифру ниже дѣйствительности. Что же касается Бельгіи, то національное богатство тамъ можетъ быть оцѣнено въ 34 милліарда фр. Чтобы судить о ростѣ національнаго богатства Бельгіи, достаточно указать на постепенный ростъ имуществъ, переходящихъ по наслѣдству, легко поддающихся оцѣнкѣ, благодаря налогу на наслѣдство. Въ 1855 г. имущества эти достигали цифры 222 м. фр., въ 1875 г. — 383 м. фр., въ

Національное богатство Англіи, Франціи, Германіи, Голландіи и Бельгіи.



---

[1]) См. Robert Giffen: Accumulations of capital in the United Kingdom in 1875—85 въ Journal of the royal statistical society. March 1890, стр. 23.

[2]) A. de Foville: La France économique. Année 1889, p. 513; его же The Wealth of France and of other countries въ Journal of the statistical society 1893, p. 597.

[3]) Becker: Unsere Verluste durch Wanderung, Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung etc. Bd. XI, 3 Heft, S. 13—14.

1880 г.—408 м. фр., въ 1885 г.—379 м. фр. и въ 1890 г.—362 м. фр.[1]). Этому прогрессивному накопленію капиталовъ въ старыхъ странахъ не видно конца. Мало того, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе освобождаются разные капиталы, имѣвшіе раньше какое-либо помѣщеніе. По замѣчанію французскаго экономиста Неймарка, въ теченіе ближайшаго полувѣка одно только погашеніе государственнаго долга Франціи, долга г. Парижа, Crédit Foncier и французскихъ желѣзныхъ дорогъ должно выбросить на рынокъ цѣлые милліарды свободныхъ денегъ, не имѣющихъ помѣщенія и сильно понижающихъ высоту процента[2]).

Низкій % въ молодыхъ странахъ.

Если же принять во вниманіе, съ другой стороны, что въ то же самое время находятся многія молодыя страны, сильно нуждающіяся въ капиталахъ, что процентъ на капиталъ въ этихъ странахъ сравнительно еще довольно высокъ, что, по свидѣтельству Леруа-Болье напр., около 1840 г. процентъ этотъ достигалъ въ Пенсильваніи 10%, въ Нью-Іоркѣ 7%, въ южныхъ штатахъ 8—10%, а въ южной Австраліи еще въ 1850 г. можно было найти вѣрное помѣщеніе капитала изъ 15—20% годовыхъ[3]), по свидѣтельству же Зеринга, въ штатѣ Огайо и теперь солидные фермеры платятъ по ипотечнымъ займамъ и векселямъ не менѣе 8%, а чѣмъ далѣе къ западу, а именно въ земледѣльческихъ округахъ западнѣе Миссисипи, размѣръ процента увеличивается до 10—12%, достигая въ случаѣ стѣсненія даже до 15%[4]),—то стремленіе капиталовъ изъ странъ со старой культурой къ перемѣщенію въ новыя страны ста-

---

[1]) Neumann-Spallart: Uebersichten der Weltwirthschaft, Jahrgang 1885—1889. Berlin 1896, S. XXV.

[2]) См. докладъ E. Duval'я парижской Société d'économie politique отъ 5 декабря 1892 г.: L'abaissement du taux de l'intérêt est-il un signe de la prosperité publique? въ Journal des Economistes. Decembre 1892, p. 462.

[3]) P. Leroy-Beaulieu l. c. p. 245.

[4]) Sering: Die Wirthschaftliche Konkurrenz Amerikas, S. 168.

Экспортъ капиталовъ—непреложный экономическій законъ.

нетъ совершенно понятнымъ. Стремленіе это является неизбѣжнымъ результатомъ всего историческаго хода промышленнаго развитія старыхъ странъ, возвышаясь до значенія экономическаго закона, столь же непреложнаго, какъ непреложенъ физическій законъ, по которому всѣ точки жидкой поверхности постоянно стремятся къ удержанію одного и того же уровня.

Глава вторая.

Причины современнаго движенія капиталовъ изъ странъ съ болѣе развитой культурой въ страны менѣе культурныя.

(продолженіе).

Вторая причина экспорта капиталовъ. Эконом. политика передовыхъ странъ.

Въ предыдущей главѣ мы старались показать, на основаніи теоретическихъ соображеній и фактическихъ данныхъ, что, такъ сказать, сама логика вещей, самый характеръ промышленнаго развитія современныхъ европейскихъ цивилизованныхъ странъ, должны неизбѣжно вести къ перемѣщенію капиталовъ изъ этихъ странъ, гдѣ они находятся въ изобиліи, гдѣ шансы производительнаго ихъ примѣненія становятся все менѣе и менѣе, въ страны менѣе культурныя, которыя, будучи сами по себѣ бѣдны капиталами, вмѣстѣ съ тѣмъ по своимъ естественнымъ богатствамъ представляютъ еще во многихъ случаяхъ непочатое поле, гдѣ капиталы могутъ себѣ найти наиболѣе производительное примѣненіе. Намъ остается теперь показать, что экспортъ капиталовъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, является также результатомъ всей экономической политики современныхъ передовыхъ государствъ, что онъ не представляетъ собою простой стихійной силы, а вполнѣ опредѣленное стремленіе, ясно сознаваемое и совершенно рельефно обнаруживаемое современными передовыми народами и ихъ правительствами.

Экономическая политика Англіи.

Изъ всѣхъ современныхъ странъ, наибольшаго экономическаго могущества и преобладанія достигла Англія. Было время, когда Англія въ своемъ промышленномъ развитіи значительно

отступала отъ другихъ промышленныхъ странъ, каковы были венеціанская республика, въ рукахъ которой сосредоточивались международная торговля и промышленность, Фландрія и Ганза, изъ которыхъ послѣдняя распространяла свою торговую монополію и на Англію. По словамъ Юма, «англійская торговля въ старину была вся въ рукахъ иностранцевъ, особенно кастерлинговъ (кастерлинги—восточные купцы; такъ называли англичане ганзейцевъ, въ отличіе отъ западныхъ купцовъ—бельгійцевъ и голландцевъ; отсюда и монета получила названіе стерлингъ или фунтъ стерлинговъ, отъ сокращенія слова кастерлингъ, такъ какъ всѣ циркулировавшія въ Англіи деньги были ганзейскія), которыхъ Генрихъ III призналъ въ видѣ особой корпораціи, предоставивъ имъ разныя привиллегіи, освободивъ отъ ограниченій и ввозныхъ пошлинъ, которымъ были подчинены другіе иностранные купцы. Англичане были тогда такъ неопытны въ торговлѣ, что со времени Эдуарда II ганзейцы, извѣстные подъ именемъ «купцовъ изъ стального двора», монополизировали всю внѣшнюю торговлю государства. Такъ какъ для этого они пользовались своими собственными кораблями, то и англійское мореходство находилось тогда въ жалкомъ состояніи» [1]).

Иностранцы въ Англіи.

Рано, однако, Англія нашла средство выступить на путь самостоятельнаго промышленнаго развитія и обезпечить себѣ независимое экономическое существованіе.

Привлеченіе иностр. капиталовъ при Эдуардѣ III, IV и Елизаветѣ.

Не прошло и столѣтія со времени водворенія ганзейцевъ въ стальномъ дворѣ въ Лондонѣ, какъ Эдуардъ III разными обѣщаніями сталъ привлекать въ страну суконщиковъ изъ Фландріи и, насадивъ достаточное число суконныхъ мануфактуръ въ странѣ, издалъ запрещеніе носить иностранное сукно [2]). Эдуардъ IV ввезъ за особое вознагражденіе 300 штукъ овецъ изъ Испаніи и раздѣлилъ ихъ по прихо-

---

[1]) Hume. Geschichte von England cap. XXXV, цитировано у Листа, System der politschen Ökonomie, S. 51.

[2]) List. l. c. S. 53.

дамъ, съ приказомъ ихъ не убивать и не стричь въ теченіе 7 лѣтъ, а когда цѣль этой мѣры была достигнута, онъ утѣшилъ себя за уплоченную раньше испанскому правительству сумму запрещеніемъ ввоза шерсти изъ Испаніи [1]). При королевѣ Елизаветѣ былъ запрещенъ ввозъ металлическихъ, кожаныхъ и многочисленныхъ другихъ мануфактурныхъ издѣлій, а съ другой стороны всяческими мѣрами поощрялось переселеніе въ страну нѣмецкихъ горныхъ фабрикантовъ и мастеровъ. Вмѣсто того, чтобы покупать корабли у ганзейцевъ или, по крайней мѣрѣ, строить ихъ на остзейскихъ верфяхъ, Елизавета всяческими мѣрами старалась поощрять собственное судостроеніе, ввозя требуемый для этого строевой матеріалъ изъ сѣверо-восточныхъ странъ, чѣмъ въ свою очередь былъ данъ сильный толчокъ развитію внѣшней торговли Англіи съ этими странами. Отъ голландцевъ англичане научились ловлѣ сельдей, отъ жителей Бискайскаго залива—ловлѣ китовъ, и оба эти промысла получили сильное развитіе, благодаря выдачѣ широкихъ премій.

Вліяніе эмигрантовъ.

Чрезвычайный приростъ промышленныхъ силъ и промышленнаго капитала Англія получила, благодаря переселенію туда протестантскихъ фабрикантовъ изъ Франціи и Бельгіи, изгнанныхъ изъ этихъ странъ при Филиппѣ II и Людовикѣ XIV. Имъ она обязана своими утонченными шерстяными издѣліями, своими успѣхами въ производствѣ льняныхъ, стеклянныхъ, писчебумажныхъ и шелковыхъ издѣлій, какъ и въ фабрикаціи часовъ и въ развитіи желѣзодѣлательной промышленности, каковыя отрасли промышленности она успѣла высоко поднять, благодаря своимъ высокимъ запретительнымъ пошлинамъ [2]). «Вообще, говоритъ Листъ, каковы бы ни были всѣ другія преимущества, которыми Англія пользовалась для своего промышленнаго развитія, они далеко не могли сравниться съ тѣми преимуществами, которыя вытекали

[1]) List, l. c. S. 499.
[2]) List, l. c. S. 81—82.

для нея изъ переселенія въ эту страну разныхъ элементовъ, благодаря ея политическимъ, религіознымъ и географическимъ особенностямъ. Уже въ 12-мъ столѣтіи политическія обстоятельства привели фландрскихъ шерстяныхъ ткачей къ переселенію въ Валисъ. Не много столѣтій спустя явились въ Лондонъ изгнанные итальянцы, чтобы заниматься денежными и банкирскими дѣлами. О переселеніи изъ Фландріи и Брабанта въ разныя времена цѣлыми массами разныхъ фабрикантовъ уже упомянуто выше. Изъ Испаніи и Португаліи пришли изгнанные оттуда евреи, изъ ганзейскихъ городовъ и изъ клонившейся къ упадку Венеціи явились купцы со своими кораблями и торговыми познаніями, капиталами и духомъ предпріимчивости. Еще значительнѣе были переселенія капиталовъ и фабрикантовъ вслѣдствіе реформаціи и религіозныхъ преслѣдованій въ Испаніи, Португаліи, Франціи, Бельгіи, Германіи и Италіи, а также купцовъ и фабрикантовъ изъ Голландіи послѣ наступившаго тамъ промышленнаго и торговаго застоя. Каждое политическое движеніе, каждая война на континентѣ привели массы новыхъ капиталовъ и способныхъ людей въ Англію, доколѣ послѣдняя удержала за собою привиллегію свободы и политическаго убѣжища, внутренняго спокойствія и мира, правовой обезпеченности и благосостоянія; такъ было, наконецъ, и во время французской революціи и наполеоновскихъ войнъ, такъ было также во время политическихъ движеній и революціонныхъ и реакціонныхъ войнъ въ Испаніи, Мексикѣ и Южной Америкѣ» [1]).

Укрѣпленіе національной промышленности.

Такимъ образомъ, благодаря разумной, ясно опредѣленной, экономической политикѣ, заключавшейся въ систематическомъ привлеченіи капиталовъ и культурныхъ силъ изъ другихъ странъ и въ поощреніи внутренней производительности путемъ таможенной охраны, Англіи удалось настолько развить свою промышленность и свои внутреннія производительныя силы, что не только не могло быть болѣе рѣчи объ экономической зави-

---

[1]) List, l. c. S. 103—104.

симости отъ другихъ странъ, но наоборотъ, ей даже легко было усвоить совершенно новыя стремленія, направленныя къ экономическому преобладанію надъ другими народами, къ укрѣпленію ея экономическаго могущества на морѣ и на сушѣ въ той же мѣрѣ, въ какой шло укрѣпленіе ея политическаго могущества. Стремленія эти выразились въ такъ называемой колоніальной системѣ, впервые принятой Англіей, а потомъ усвоенной и другими сильными своей цивилизаціей народами. Система эта, заключающаяся въ ограниченіи торговли и производства колоній въ пользу метрополіи, начата была Англіей закономъ 1650 г., по которому вся ввозная и вывозная торговля колоній должна была производиться на британскихъ или построенныхъ въ самихъ колоніяхъ корабляхъ, и получила дальнѣйшее развитіе въ знаменитыхъ навигаціонныхъ актахъ 1651 и 1660 гг., согласно которымъ предметы, предназначенные къ вывозу изъ колоній въ чужія страны, не могли быть прямо вывезены туда, а раньше должны были быть отправляемы въ Англію, а оттуда уже отправляемы дальше, къ мѣсту своего первоначальнаго назначенія. Съ другой стороны, закономъ 1663 г. колоніи были обязаны удовлетворять свои потребности въ иностранныхъ товарахъ, покупая ихъ непремѣнно въ Англіи, хотя бы они были иностраннаго происхожденія. Вообще колоніи должны были ограничивать свое производство исключительно сырыми продуктами и самыми грубыми издѣліями [1]). Когда въ 1750 г. въ штатѣ Массачуссетсъ была основана шляпная фабрика, англійскій парламентъ до того взволновался, что объявилъ всякія подобныя заведенія вредными для государства (common nuisances), а въ 1770 г. знаменитый лордъ Чатамъ объявилъ, что нельзя допустить, чтобы колоніи производили даже гвозди для подковъ [2]).

Колоніальная система.

Навигаціонные акты.

Къ чести Англіи слѣдуетъ, однако, сказать, что она ни-

[1]) C. I. Fuchs. Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien, Leipzig 1891, S. 178.

[2]) List l. c. S. 154; Fuchs l. c. S. 178.

сколько не стѣсняла политическихъ правъ своихъ колоній, предоставляя имъ полную свободу самоуправленія. Попытка Англіи ограничивать свои колоніи и въ этомъ отношеніи повела къ отпаденію отъ метрополіи 13 сѣверо-американскихъ штатовъ и образованію самостоятельной республики. Урокъ этотъ не пропалъ для Англіи даромъ, и въ своей послѣдующей колоніальной политикѣ она старалась по возможности избѣгать такихъ дѣйствій, которыя могли бы вызывать въ колоніяхъ раздраженія противъ нея. Такимъ образомъ, навигаціонные акты мало-по-малу потеряли свою силу, автономія колоній все болѣе и болѣе расширялась и въ сферѣ экономическихъ отношеній, прежняя такъ называемая колоніальная система, выражавшаяся въ запрещеніи колоніямъ имѣть непосредственныя сношенія съ чужими странами, уступила мѣсто системѣ взаимныхъ диференціальныхъ пошлинъ, предоставляющихъ произведеніямъ метрополіи преимущество сбыта въ колоніяхъ и обратно [1]). Для Англіи наступилъ тотъ моментъ въ ея промышленномъ развитіи, когда таможенная охрана оказалась уже излишней. Нужно было заботиться уже не объ охранѣ національной промышленности отъ иностранной конкуренціи на внутреннемъ рынкѣ, а наоборотъ, объ отысканіи все новыхъ и новыхъ иностранныхъ рынковъ для сбыта своихъ произведеній, для которыхъ собственныя колоніи оказывались уже недостаточными. Такимъ образомъ мы видимъ, какъ въ теченіи первой половины нынѣшняго столѣтія Англія мало-по-малу переходитъ къ фритредерству, представляющему для англійской торговли и промышленности, въ нынѣшнихъ стадіяхъ ихъ развитія, неизмѣримо большія выгоды, чѣмъ протекціонизмъ. Переходъ этотъ, однако, какъ мы сказали, совершился не сразу, а постепенно. Первые серьезные шаги въ этомъ направленіи были сдѣланы Каннингомъ и Гускиссономъ въ 1822—26 г.г., затѣмъ слѣдуютъ великія таможенныя реформы Роберта Пиля въ 1842 и 1845—46 гг. и наконецъ тарифныя реформы Гладстона

Таможенная охрана оказывается излишней.

Переходъ къ фритредерству.

Его постепенность.

1) Fuchs. l. c. S. 179—180.

1853—1860 гг. Было бы ошибочно считать, что переходъ этотъ совершился подъ вліяніемъ отвлеченныхъ идей Адама Смита и его школы. Какъ справедливо указано многими изслѣдователями этого вопроса, переходъ этотъ явился результатомъ чисто практическихъ потребностей, какъ неизбѣжное слѣдствіе всего историческаго развитія англійской промышленности. «Возникновеніе крупнаго капитализма, говоритъ Фуксъ, и великія техническія изобрѣтенія, въ связи съ вліяніемъ господствовавшей до сихъ поръ торговой колоніальной политики, вызвали здѣсь впервые къ жизни крупное производство для экспорта, которое первоначально неограниченно владѣло иностранными рынками, впослѣдствіи однако, подъ вліяніемъ туземной конкуренціи и начинающейся конкуренціи континентальныхъ странъ, стало перетерпѣвать всевозможныя стѣсненія. Англія не нуждалась болѣе въ таможенной охранѣ, но зато интересы ея требовали отмѣны ввозныхъ пошлинъ на сырые продукты, которыя увеличивали издержки производства; они далѣе требовали отмѣны хлѣбныхъ пошлинъ не только для того, чтобы удешевить стоимость пропитанія рабочихъ и, такимъ образомъ, понизить ихъ рабочую плату, но также для того, чтобы за свободное допущеніе континентальнаго хлѣба въ Англію добиться свободнаго допущенія своихъ издѣлій на континентальные рынки и вообще подобнымъ облегченіемъ ввоза поставить континентальныя страны въ возможность, въ обмѣнъ за свои продукты, привозить въ соотвѣтственномъ количествѣ произведенія англійской промышленности» [1]. Такимъ образомъ, извѣстная отмѣна хлѣбныхъ пошлинъ, провозглашенная началомъ новой эры въ англійской экономической политикѣ и самымъ рѣшительнымъ шагомъ на пути къ фритредерству, въ сущности явилась естественнымъ продолженіемъ старой экономической политики, заключавшейся въ содѣйствіи и покровительствѣ крупной промышленности всѣми средствами, дабы упрочить ея могущество не только на внутреннемъ, но и

Отмѣна хлѣбныхъ пошлинъ.

[1] Fuchs. l. c. S. 10—11.

на иностранныхъ рынкахъ. За интересами бѣдныхъ классовъ, служившими лозунгомъ лиги противъ хлѣбныхъ законовъ, стояли интересы крупной промышленности и крупнаго капитала, которымъ отмѣна хлѣбныхъ пошлинъ призвана была удовлетворять въ гораздо большей степени, чѣмъ интересамъ бѣдныхъ классовъ [1]).

Протекціонизмъ другихъ странъ.

Однако, фритредерскія начала, провозглашенныя Англіей, не нашли отклика въ другихъ странахъ и, прежде всего, въ ея собственныхъ колоніяхъ. Въ теченіе всего нынѣшняго столѣтія мы видимъ, какъ одна страна за другою ограждаетъ себя покровительственными пошлинами съ цѣлью обезпечить себѣ самостоятельное экономическое существованіе. Не только С.-Американскіе Соединенные Штаты и Россія, но даже собственныя самостоятельныя колоніи Англіи, какъ, напр., Канада и австралійскія колоніи, стали вводить у себя охранительныя пошлины, большею частью прямо даже направленныя противъ метрополіи [2]). Подобная политика странъ, служащихъ главными рынками для сбыта англійскихъ произведеній, создала значительный противовѣсъ дальнѣйшему возрастанію экономическаго могущества Англіи надъ другими націями. Рядомъ съ этимъ явился противовѣсъ и съ другой стороны, именно со стороны нѣкоторыхъ культурныхъ странъ, каковы Франція, Германія и Бельгія, развившихся тѣмъ временемъ въ могущественныя промышленныя страны и явившихся серьезными конкурентами Англіи на тѣхъ рынкахъ, которые до сихъ поръ составляли ея монополію. Хотя Англія и теперь продолжаетъ занимать первое мѣсто на всемірномъ рынкѣ по своей внѣшней торговлѣ, однако, ея участіе въ снабженіи другихъ странъ своими товарами, сравнительно съ другими конкурирующими съ нею странами, значительно уменьшилось; такъ, напр., въ 1876 г. оно составляло 23%, а въ 1885 г. только 19% [3]).

Конкуренція Германіи, Франціи и Бельгіи.

---

[1]) Fuchs. l. c. S. 13—15.

[2]) Fuchs, l. c., S. 187

[3]) Neumann-Spallart: Übersichten der Weltwirthschaft. Jahrgang 1883—1884. Stuttgart 1887, S. 553.

Способы удержанія рынковъ.

Подобная конкуренція заставляетъ часто англичанъ продавать свои товары на иностранныхъ рынкахъ ниже собственной стоимости производства, лишь бы удержать за собою эти рынки. Еще Фридрихъ Листъ обратилъ вниманіе на это явленіе. «Весьма часто, говоритъ онъ, англичане приходятъ въ такое положеніе, что имъ приходится преподносить подарки другимъ націямъ; формы, въ которыхъ это совершается, бываютъ весьма различны; нерѣдко они это дѣлаютъ противъ своей воли... Время отъ времени фабрики ихъ переживаютъ моменты, обозначаемые ими подъ именемъ Glut и являющіеся результатомъ того, что они называютъ перепроизводствомъ, overtrading. Тогда каждый нагружаетъ свой запасъ на корабли. По прошествіи 8 дней эти товары предлагаются въ Гамбургѣ, Берлинѣ и Франкфуртѣ за 50%, а по прошествіи трехъ недѣль то же самое дѣлается ими въ Нью-Іоркѣ. Въ данный моментъ англійскіе капиталисты терпятъ убытки, но зато они спасаютъ себѣ будущее и спустя нѣкоторое время они вознаграждаютъ себя лучшими цѣнами; нѣмецкіе же и американскіе фабриканты, получивъ эти удары отъ англичанъ, разоряются»[1]). То же явленіе констатируется однимъ изъ англійскихъ парламентскихъ отчетовъ. «Въ общемъ, говорится въ этомъ отчетѣ, рабочіе классы въ промышленныхъ округахъ королевства, особенно въ районахъ желѣзодѣлательной и каменноугольной промышленности, очень мало знаютъ, въ какой степени они обязаны продолженіемъ своихъ занятій тѣмъ колоссальнымъ потерямъ, которымъ ихъ работодатели добровольно подвергаютъ себя въ плохія времена, чтобы уничтожить чужую конкуренцію, овладѣть чужими рынками и упрочить ихъ за собою. Извѣстны многочисленные случаи, когда работодатели въ подобныя времена продолжали свое производство съ потерями, достигавшими въ теченіе 3—7 лѣтъ 300 и 400 тысячъ фунт. стерл. Если бы стремленіе тѣхъ, которые побуждаютъ къ коалиціямъ, направленнымъ къ уменьшенію

[1]) List, l. c., S. 219.

рабочаго времени и къ производству стачекъ, увѣнчалось продолжительнымъ успѣхомъ, то не могли бы образоваться тѣ громадныя скопленія капиталовъ, благодаря которымъ незначительное число богатыхъ капиталистовъ получаетъ возможность, во времена большого упадка, осилить всякую чужую конкуренцію и такимъ образомъ очистить поле для всей промышленности, чтобы имѣть возможность выступить впередъ, когда цѣны начинаютъ подниматься, и такимъ образомъ продолжать дальше дѣло въ значительныхъ размѣрахъ, раньше чѣмъ иностранные капиталы успѣютъ накопиться вновь въ такой мѣрѣ, чтобы быть въ состояніи продолжать прежнюю конкуренцію въ цѣнахъ съ какими либо шансами на успѣхъ. Громадные капиталы нашей страны суть великія орудія той войны, которую мы ведемъ съ конкурирующими капиталами чужихъ странъ, и они представляютъ существеннѣйшее, еще остающееся въ запасѣ, средство, чтобы удержать наше промышленное преобладаніе надъ другими народами»[1]).

Однако и эти способы завоеванія и удержанія рынка, примѣнявшіеся англійскими производителями и торговцами въ теченіе долгаго времени съ значительнымъ успѣхомъ, перестали въ послѣднее время оказывать свое благодѣтельное дѣйствіе. Съ чувствомъ глубокой досады англичанамъ приходится сознаться, что почва, на которой они до сихъ поръ такъ прочно стояли, мало-по-малу начинаетъ уходить изъ-подъ ихъ ногъ. На арену всемірной исторіи выступили другіе народы, имѣющіе всѣ шансы къ капиталистическому развитію на подобіе Англіи, и уже теперь эти народы шагъ за шагомъ начинаютъ отвоевывать многіе рынки, считавшіеся до сихъ поръ монопольнымъ достояніемъ англичанъ. Главной конкуренткой Англіи какъ за Атлантическимъ океаномъ, въ ея собственныхъ колоніяхъ и въ экзотическихъ государствахъ, такъ и на европейскомъ континентѣ, является Германія. Въ отчетахъ англійскихъ консуловъ мы за послѣднее время то и дѣло постоянно

Конкуренція Германіи.

[1]) Henry C. Carey: Geldumlauf und Schutzsystem. Pest 1870, S. 130—131

встрѣчаемъ сообщенія о тѣхъ завоеваніяхъ, которыя германская промышленность дѣлаетъ на иностранныхъ рынкахъ въ ущербъ англійской. «За послѣдніе годы, докладываетъ англійскій консулъ въ Мексикѣ, м-ръ Г. Дженнеръ, англійскіе коммерсанты усвоили себѣ практику избѣгать непосредственныхъ сношеній съ Мексикой и всю свою торговлю въ этой странѣ ведутъ чрезъ посредство германскихъ торговыхъ домовъ, пріобрѣвшихъ прочное положеніе на мѣстномъ рынкѣ... Германскіе торговые дома, посвятивъ цѣлые годы тщательному изученію особенностей мѣстнаго рынка и продавая англійскіе или германскіе товары, исключительно руководствуются размѣрами прибыли, которые могутъ получить изъ своихъ *оборотовъ*... Не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что для ввозной торговли съ такой страной, какъ Мексика, дающей незначительныя прибыли при медленныхъ, хотя и вѣрныхъ оборотахъ, мы не можемъ конкурировать съ нѣмцами. Въ общей сложности они имѣютъ преимущество предъ нами своими знаніями, любовью къ умѣренности, привычкой къ порядку и умѣніемъ приспособляться, каковыя качества, въ связи съ той заботливостью, съ которой каждый изъ нихъ, до послѣдняго приказчика, съ дѣтства пріучается къ той спеціальной отрасли торговой дѣятельности, которой онъ посвящаетъ себя, вполнѣ обезпечиваютъ имъ успѣхъ» [1]).

Донесенія англійскихъ консуловъ.

То же самое сообщаетъ m-r Burrough, британскій вицеконсулъ въ Канзасѣ, о конкуренціи нѣмцевъ противъ англичанъ въ соед. шт. Сѣв. Америки. Многочисленные привозные товары, составлявшіе до сихъ поръ монополію англичанъ, стали въ послѣднее время привозиться и на дальній западъ нѣмцами, всѣ съ клеймомъ «Germany» или «made in Germany», вытѣсняя изъ рынка англійскіе товары. M-r Burrough объясняетъ успѣхи нѣмцевъ тѣмъ, что они разсылаютъ комивояжеровъ по всей странѣ, тщательно такимъ образомъ изу-

[1]) Reports from her Majesty's diplomatic and Consular officers abroap on subjects of commercial and general interests. Commercial № 18, 1886. Part IV, p. 230.

чая положеніе дѣла, знакомясь со вкусами и привычками потребителей, приноравливаясь къ потребностямъ торговли, доставляя имъ прейскуранты на англійскомъ языкѣ и т. д., главнымъ же образомъ тѣмъ, что Германія держитъ въ Соединенныхъ Штатахъ 19 консуловъ (Англія имѣетъ ихъ тамъ только 8), которые всѣ находятся къ услугамъ германскихъ торговыхъ домовъ, споспѣшествуя распространенію ихъ товаровъ всѣми зависящими отъ нихъ средствами [1]). Другой англійскій консулъ, m-r E. Fitzgerold Low въ Италіи, жалуется на громадную конкуренцію, оказываемую Германіей англійскимъ производителямъ, сбывающимъ свои продукты въ Италію, благодаря которой англійскій экспортъ въ Италію за послѣднія 10 лѣтъ значительно уменьшился. Особенно чувствительныя потери англичане понесли на экспортѣ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій, всецѣло очутившемся въ рукахъ нѣмцевъ. M-r Low подробно останавливается на причинахъ подобнаго вытѣсненія нѣмцами англичанъ изъ итальянскаго рынка. Причинами этими, по его мнѣнію, служатъ особенныя природныя свойства нѣмцевъ и ихъ спеціальные пріемы въ веденіи торговли, а именно: ревностное исканіе заказовъ; готовность сообразоваться со вкусами и желаніями потребителей, по отношенію къ качеству, количеству, цвѣту и упаковкѣ товаровъ; составленіе прейскурантовъ въ итальянской валютѣ, съ принятіемъ потерь по курсу на свой рискъ, причемъ цѣны устанавливаются послѣднія, на мѣстахъ сдачи, съ принятіемъ всѣхъ накладныхъ расходовъ, въ томъ числѣ и пошлинъ, на счетъ продавца; тщательное изслѣдованіе коммерческаго положенія кліентовъ, благодаря чему возможно предоставлять кредитъ въ широкихъ размѣрахъ и безъ риска; быстрота и точность въ срокѣ доставки и, наконецъ, самое главное—дешевизна товаровъ [2]). Такихъ свидѣтельствъ

[1]) Foreign Office 1897. Annual Series № 1853. Diplomatic and consular reports on Trade and Finance. United States.

[2]) Foreign Office 1897. Miscellaneous series № 417, Reports on subjects of general and commercial interests. Report on the economic and financial situation in Italy.

можно привести много изъ донесеній англійскихъ консуловъ [1]).

Мало того, прогрессъ германской промышленности дошелъ до того, что Германія стала конкурировать съ Англіей на ея собственномъ рынкѣ. Въ видахъ противодѣйствія этой конкурренціи, въ Англіи изданъ законъ о торговыхъ маркахъ (Marchandise Marks act), требующій, чтобы на иностранныхъ товарахъ, привозимыхъ въ англійскія владѣнія, было указано

„Made in Germany“.

ихъ иностранное происхожденіе. Англичане надѣялись клеймомъ «Made in Germany» (сдѣлано въ Германіи) убить германскую конкуренцію, а оказалось наоборотъ: именно это клеймо больше всего и содѣйствуетъ распространенію германскихъ произведеній на англійскихъ рынкахъ. По свидѣтельству Уилльямса, автора вышедшей въ прошломъ году сенсаціонной книги подъ тѣмъ же заглавіемъ: «Made in Germany» (переведена

Ввозъ Германіи въ Англію.

и на русскій языкъ), въ одномъ только 1895 г. «Германія ввезла въ Англію полотняныхъ издѣлій на 91,257 ф. ст., бумажныхъ издѣлій на 536,471 ф. ст., вышивокъ и шитья на 11,309 ф. ст., перчатокъ изъ кожи на 27,934 ф. ст. (въ шесть разъ больше, чѣмъ было ввезено шесть лѣтъ тому назадъ) и шерстяныхъ издѣлій на 1.016,694 ф. ст. Не смотря на крайнюю дешевизну нѣмецкихъ игрушекъ, стоимость ввезенныхъ изъ Германіи въ Англію игрушекъ доходила въ 1895 г. до 459,944 ф. ст. Въ томъ же году въ Англіи получено нѣмецкихъ книгъ на 37,218 ф. ст. и бумаги на 586,835 ф. ст. Музыкальныхъ инструментовъ Англіей ввезено изъ Германіи на 563,018 ф. ст., фарфоровыхъ и глиняныхъ издѣлій на 216,876 ф. ст., печатныхъ произведеній, гравюръ и фотографій на 111,825 ф. ст. Общая стоимость ввезенныхъ въ Великобританію Германіей мануфактурныхъ товаровъ, составлявшая въ 1883 г. 16.629,987 ф. ст., въ 1893 г. дошла до

[1]) Многочисленные примѣры этого рода собраны также у И. И. Янжула: Торговые музеи, экспортные союзы и склады товарныхъ образцовъ. Москва. 1897, стр. 269—294.

21.632,614 ф. ст., что составляетъ увеличеніе на 30,08%» [1]).

Ввозъ товаровъ для юбилейныхъ празднествъ.

Даже во время празднествъ, происходившихъ въ Лондонѣ лѣтомъ настоящаго года по случаю 60-лѣтняго юбилея царствованія королевы Викторіи, большинство предметовъ, употреблявшихся на этихъ празднествахъ, какъ сообщалъ тогда нѣмецкій «Confectionär», были германскаго происхожденія. Такъ напр., иллюминаціонныя лампочки, горѣвшія въ ночь юбилея сотнями тысячъ на улицахъ Лондона, были приготовлены Майнцской фирмой; большинство флаговъ, гордо развѣвавшихся на домахъ подданныхъ ея британскаго величества, были доставлены изъ ганноверскихъ и прирейнскихъ фабрикъ. То же самое слѣдуетъ сказать о милліонахъ ленточекъ, которыя каждый англичанинъ носилъ на груди. Даже портретъ королевы, отпечатанный въ большомъ форматѣ первымъ великобританскимъ органомъ—Times'омъ въ его юбилейномъ изданіи, былъ заказанъ въ Берлинѣ. Полагаютъ, что англійскія юбилейныя торжества принесли германской промышленности много милліоновъ марокъ.

Такимъ образомъ, для англійскаго крупнаго производства давно прошло то золотое время, когда оно могло безпрерывно работать для иностранныхъ рынковъ. Съ одной стороны, постепенное съуженіе районовъ сбыта для англійскихъ произведеній, вслѣдствіе все большаго расширенія протекціонизма въ импортирующихъ странахъ, а съ другой—все болѣе возрастающая конкуренція другихъ капиталистическихъ странъ на тѣхъ же рынкахъ—заставляютъ Англію, какъ и другія капиталистическія страны, искать для своихъ капиталовъ такого помѣщенія, которое не встрѣчало бы указанныхъ препятствій. Такое помѣщеніе англійскіе капиталы съ давнихъ поръ находятъ въ иностранныхъ займахъ, въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Еще въ 40-хъ годахъ англійскій экономистъ Портеръ свидѣтельствуетъ о томъ, что «Соед. Шт. С. Америки поглотили больше 25 милл. фунт. англійскаго капитала, помѣ-

Экспортъ капиталовъ. въ 30-хъ годахъ.

[1]) Е. Е. Уилльямсъ. Торжество германской промышленности. „Made in Germany". Спб. 1897, стр. 15.

щеннаго въ разныхъ общественныхъ предпріятіяхъ, каковы—каналы, желѣзныя дороги, банки. Большія суммы были также помѣщены въ разныхъ государственныхъ фондахъ этой страны, не всегда, впрочемъ, съ благопріятнымъ исходомъ». По свидѣтельству того же Портера, многіе капиталы были помѣщены англичанами въ 20-хъ годахъ въ золотыхъ пріискахъ Южной Америки и Мексики, что имѣло благопріятныя послѣдствія для денежнаго обращенія Англіи, усиливъ приливъ въ эту страну золота и серебра, хотя эти выгоды были куплены слишкомъ дорогой цѣною, такъ какъ многіе капиталы пропали [1]). Съ теченіемъ времени экспортъ капиталовъ изъ Англіи въ другія страны увеличивался, ставши въ новѣйшее время лозунгомъ англійскихъ капиталистовъ и предметомъ сознательнаго стремленія англійской экономической политики. Пока можно было безпрепятственно сбывать свои произведенія на заграничныхъ рынкахъ, англичане употребляли свои капиталы дома, въ предпріятіяхъ національной промышленности, причемъ хорошая заграничная выручка оплачивала также дорого вознаграждаемый національный трудъ. Но когда рынки эти стали менѣе доступны, вслѣдствіе ихъ огражденія высокими таможенными пошлинами и все болѣе усиливающейся въ нихъ конкуренціи другихъ странъ, стало гораздо удобнѣе переносить часть національной промышленности на самую территорію этихъ рынковъ, выигрывая при этомъ вдвойнѣ: и отъ экономіи на перевозкѣ, и отъ экономіи на рабочей платѣ, которая въ экономически отсталыхъ странахъ конечно гораздо ниже, чѣмъ въ Англіи. «Когда Манчестеръ, говоритъ Южаковъ, производитъ бумажныя ткани и затѣмъ монополизируетъ ихъ сбытъ индусамъ, которые выплачиваютъ барыши манчестерскимъ капиталистамъ и заработную плату манчестерскимъ рабочимъ, въ этомъ случаѣ національный капиталъ привлекаетъ изъ другихъ странъ въ страну богатства, сочетаясь для этого съ національнымъ трудомъ, дѣйствуетъ чрезъ развитіе національной промышленности. Если

[1]) G. R. Porter. The Progress of the Nation. London. 1847 p. 634.

же тѣ же англійскіе капиталисты вмѣсто того, чтобы основывать предпріятіе въ Англіи, основываютъ его въ Индіи и прибыли съ этого предпріятія (непремѣнно высшія, нежели возможны въ Англіи) вывозятъ въ свою страну, то этотъ методъ уже не требуетъ сочетанія съ національнымъ трудомъ и не нуждается въ процвѣтаніи національной промышленности, еще полнѣе однако служа національному обогащенію за счетъ экономически отсталыхъ странъ» [1]). Интересы капитала, помѣщаемаго на иностранныхъ рынкахъ, настолько усиленно выдвигаются на первый планъ, что даже начинаютъ принимать особенныя мѣры къ ихъ охранѣ, на первый взглядъ могущія казаться довольно странными. Такъ напр., въ 1895 г. въ англійскомъ парламентѣ прошелъ билль объ обложеніи пошлинами *англійскихъ тканей*, ввозимыхъ въ Индію, съ цѣлью охраны индійской національной промышленности. Такая заботливость объ интересахъ индійской промышленности объясняется просто тѣмъ, что промышленность эта вся почти зиждется на англійскихъ капиталахъ, и англичане находятъ гораздо болѣе выгоднымъ пожертвовать нѣкоторыми интересами своего вывоза, чѣмъ создать себѣ самимъ конкуренцію въ Индіи. Такимъ образомъ, интересы капитала, помѣщаемаго заграницей, оказываются даже сильнѣе, чѣмъ интересы капитала, помѣщаемаго въ національной промышленности. Значеніе этого капитала для Англіи съ каждымъ годомъ увеличивается, въ виду той роли, которую онъ играетъ въ увеличеніи ея національнаго дохода. По вычисленію Giffen'a, доходы англичанъ съ капиталовъ, помѣщенныхъ ими заграницей и подлежавшихъ учету англійской Income-tax, составляли въ 1885 г.

Билль объ обложеніи англійскаго ввоза въ Индію.

Доходы Англіи съ помѣщенныхъ за границей капиталовъ.

	фун. ст.
Съ иностранныхъ публичныхъ фондовъ	21.096,000
Съ иностранныхъ и колоніальныхъ цѣнностей. .	9.859,000
Съ иностранныхъ жел. дорогъ	3.808,000
Итого	34.763,000

[1]) С. Южаковъ. Дневникъ журналиста въ „Русскомъ Богатствѣ“ 1896. № 1. стр. 163.

Прибавляя къ этой цифрѣ доходы англичанъ съ помѣщенныхъ заграницей капиталовъ, не учтенныхъ Income-tax, въ суммѣ 50 милл. ф. стер., получается общій доходъ въ 84.763,000, что, по мнѣнію Giffen'a, далеко еще ниже дѣйствительности [1]). Въ сравненіи съ 1875 г., когда доходъ этотъ составлялъ 68,8 милл., получается увеличеніе дохода англичанъ съ иностранныхъ цѣнностей на 15,9% [2]). Если капитализировать упомянутую сумму въ 84.763,000 ф. ст. изъ 4%, то общая сумма англійскихъ капиталовъ, помѣщенныхъ ими за границей, выразится цифрой 2.119.000,000 ф. ст., или почти *20 милліардовъ руб.* Въ теченіи одного только десятилѣтняго періода 1875—1885 гг. было выпущено въ Лондонѣ иностранныхъ цѣнностей на 462 м. ф. ст., а именно:

Годы.	Займы государств. общинные и желѣзнодорожные.	Акціи желѣзнодорожныхъ компаній.	Акціи металлургическихъ компаній.	Всего.
	Въ милліонахъ фунтовъ стерлинговъ.			
1876	25,6	—	—	56,6
1877	18,7	1,7	—	20,4
1878	25,9	0,7	—	26,6
1879	23,0	4,0	—	27,0
1880	29,8	3,9	7,0	40,7
1881	44,0	13,5	11,0	68,5
1882	45,1	17,1	2,6	64,8
1883	48,7	15,0	2,5	66,2
1884	48,8	12,2	3,8	64,8
1885	51,6	3,5	2,2	57,3
	361,2	71,6	29,1	461,9 [3]).

[1]) R. Giffen, Accumulations of capital in the United Kingdom in 1875—85. Journal of the royal statistical society. March. 1890. p. 9.

[2]) Giffen. l. c. p. 14.

[3]) Giffen l. c. p. 35.

Экономическая политика Германіи.

Если мы теперь обратимся къ Германіи, то встрѣтимъ тѣ же фазисы поступательнаго движенія впередъ, какіе мы видѣли въ исторіи экономическаго развитія Англіи, съ тою только разницею, что здѣсь развитіе это, наступившее значительно позже, шло гораздо болѣе быстрымъ темпомъ. Еще какихъ-нибудь лѣтъ 50—60 тому назадъ, во времена Фридриха Листа, Германія представляла собою страну земледѣльческую, бѣдную капиталами, съ весьма слабо развитой промышленностью, удовлетворявшую свои потребности въ промышленныхъ издѣліяхъ привозомъ изъ экономически опередившихъ ее странъ—Англіи и Франціи. Фридрихъ Листъ сравнивалъ тогда германскій народно-хозяйственный организмъ съ организмомъ человѣка, имѣющаго одну только руку—сельское хозяйство—и вынужденнаго для удовлетворенія другихъ своихъ потребностей прибѣгать къ помощи искусственной руки. И вотъ не прошло и полустолѣтія, какъ картина совершенно перемѣнилась. Благодаря разумной экономической политикѣ, основы которой были начертаны тѣмъ же Листомъ, Германія изъ земледѣльческаго государства обратилась въ государство промышленное, нетолько удовлетворяющее своими промышленными издѣліями свои собственныя потребности, но снабжающее ими въ настоящее время весь міръ, являясь даже на всемірномъ рынкѣ опасной соперницей Англіи. Насколько этотъ процессъ перехода изъ положенія земледѣльческаго государства въ положеніе капиталистически-индустріальнаго совершается быстро, можно видѣть изъ того, что за одинъ только 13-лѣтній періодъ 1882—1895 гг. земледѣльческое населеніе съ 42,5% упало до 35,7%, т. е. понизилось почти на 7%.

Уменьшеніе земледѣльческаго населенія.

Несмотря на то, что общее количество населенія за это время возросло съ 45,222,113 до 51,770,284, количество земледѣльческаго населенія не только не увеличилось, но даже нѣсколько уменьшилось, упавъ съ 19,225,455 до 18,501,307, между тѣмъ какъ количество промышленнаго населенія увеличилось съ 21,527,454 до 27,106,893, то есть весь прирость населенія

нашелъ примѣненіе въ промышленной дѣятельности [1]). «Подобно Англіи, говоритъ Уилльямсъ, Германія беретъ населеніе изъ селъ и деревень и скучиваетъ его въ городскихъ фабричныхъ и заводскихъ заведеніяхъ. Верфи Германіи строятъ суда, предназначенныя для транспорта нѣмецкихъ товаровъ. Ея агенты снуютъ по всему свѣту и повсюду, гдѣ только есть надежда завязать торговлю на какихъ бы то ни было условіяхъ, предлагаютъ нѣмецкій товаръ даже съ убыткомъ, лишь бы только завладѣть рынкомъ. Словомъ, теперь въ Германіи наблюдается совершенно такое же развитіе промышленности, какое было 100 лѣтъ тому назадъ въ Англіи. Гигантское торговое государство возникаетъ, угрожая англійскому благосостоянію, и соперничаетъ съ Англіей на поприщѣ всемірной торговли» [2]). Мы выше уже привели примѣры соперничества Германіи съ Англіей, доходящаго до конкуренціи съ нею на ея собственныхъ рынкахъ.

Германскій экспортъ.

Экспортъ Германіи въ другія страны съ каждымъ годомъ увеличивается, завоевывая все новые рынки. Въ 1893 г. германскій экспортъ въ Россію желѣза, желѣзныхъ издѣлій и машинъ составлялъ 505,881 метрическихъ центнеровъ, а въ 1894 г.—1,568,002 метр. центн. Цѣнность экспорта въ Соед. Шт. С. Америки изъ Германіи, составлявшая въ 1884 г. 175,721,000 марокъ, дошла въ 1894 г. до 288,669.000 марокъ. Экспортъ въ Бразилію, достигавшій въ 1884 г. 16,223,000 мар., возросъ въ 1894 г. до 63,577,000 мар. Цѣнность ввоза изъ Германіи въ Японію въ 1869 г. не доходила до 1 милліона марокъ, въ 1888 г. она дошла до 18 милл. марокъ, а въ 1895 г. до $26^1/_2$ мил. мар. Цѣнность ввоза въ Египетъ германскихъ товаровъ возросла съ 2,260,000 марокъ въ 1880 г. до 7,143,000 въ 1894 г. Въ 1885 г. Болгарія получила изъ Германіи товаровъ на 2,082,000 левовъ (франковъ), а въ 1893 г. на 12,060,000 левовъ. Въ 1884 г. нѣмецкій экс-

---

1) Prof. K. Oldenberg. Deutschland als Industriestaat. Göttingen. 1897. S. 42.

2) Уилльямсъ l. c. стр. 12.

портъ въ Австралію оцѣнивался въ 6,315,000 марокъ, а въ 1893 г. онъ поднялся до 17,963,000 марокъ [1]).

Способы завоеванія рынковъ.

Въ своей погонѣ за новыми рынками и въ своихъ стремленіяхъ удержать ихъ за собою во чтобы то ни стало, германскіе промышленники весьма часто прибѣгаютъ къ такимъ же пріемамъ, къ какимъ прибѣгали раньше англійскіе и характеристику которыхъ мы привели выше. Еще въ 70-хъ годахъ крупнѣйшіе рельсопрокатные заводы Германіи, каковы Бохумскіе и заводы Круппа, устроили синдикатъ съ цѣлью поднять цѣны на рельсы внутри страны, дабы имѣть возможность продавать ихъ заграницей ниже издержекъ производства. Прусская казна, покупая рельсы для своихъ желѣзныхъ дорогъ по болѣе дорогой цѣнѣ, уплачивала фабрикантамъ какъ бы преміи за экспортъ рельсовъ заграницу, дабы обезпечить за германскими производителями потребительскіе рынки Испаніи, Португаліи, Италіи, Голландіи и Россіи. Въ такомъ же положеніи дѣло обстоитъ и въ настоящее время. Изъ данныхъ германской оффиціальной статистики можно усмотрѣть, что напр. въ 1886 г. тонна германскихъ рельсовъ въ среднемъ стоила для экспорта 93 марки, а для внутренняго потребленія 125 мар., въ 1891 г. 100 мар. и 126 мар., въ 1894 году 83 мар. и 108 мар. [2]).

Коммерческій флотъ.

Другое могучее средство для завоеванія иностранныхъ рынковъ Германія нашла въ развитіи и усовершенствованіи своего коммерческаго флота. Общая вмѣстимость торговаго флота Германской имперіи исчислялась въ 1870 году въ 782,355 тоннъ, въ 1893 году въ 1,522,058 тоннъ. Для развитія своего мореходства, германское правительство щедро раздаетъ субсидіи транспортнымъ линіямъ. Такъ, по бюджету 1895/96 гг. субсидія германской почтовой линіи въ Восточную Азію и Австралію составляла 204,500 фунт. ст., почтовой линіи въ Восточную Америку—45,000 ф. ст. [3]).

[1]) Уилльямсъ. Торжество германской промышленности, ст. 19—21.

[2]) Oldenberg, Deutschland als Industriestaat. S. 23.

[3]) Уилльямсъ. Торжество германской промышленности, стр. 64—66.

Колоніальная имперія.

Стремленіе пріобрѣсти и обезпечить для національной промышленности рынки для сбыта вывело Германію на путь колоніальной политики, съ каждымъ годомъ охватывающей все новыя и новыя области. Точно также какъ Англія въ былое время, Германія въ настоящее время въ свою очередь стремится основать колоніальную имперію. Начиная съ 1884 г. Германія успѣла подчинить своему протекторату и включить въ сферу своего вліянія огромныя владѣнія въ Южной Америкѣ и на Тихомъ океанѣ, имѣющія пространство въ 1,020,000 кв. миль и съ общимъ количествомъ населенія въ 10,600,000 человѣкъ [1]).

„Міръ сталъ тѣсенъ“.

Несмотря, однако, на этотъ удивительный прогрессъ и на расширеніе рынковъ, Германія въ концѣ концовъ должна была очутиться лицомъ къ лицу предъ тою же проблемой, предъ которой очутилась Англія. Накопленіе капиталовъ и въ Германіи значительно превзошло сбытъ въ формѣ произведеній національной промышленности. «Міръ сталъ слишкомъ тѣсенъ» и для Германіи, подобно тому какъ онъ сталъ тѣсенъ для Англіи. Одинъ лишь вывозъ произведеній національной промышленности оказался недостаточнымъ для удовлетворенія потребностей національнаго капитала въ выгодномъ помѣщеніи, пришлось обратиться къ непосредственному вывозу капиталовъ. И мы видимъ, что въ послѣднее время Германія и на этотъ путь выступила съ большимъ успѣхомъ, помѣщая избытки своихъ капиталовъ въ иностранныхъ займахъ и въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ.

Статистика германскихъ капиталовъ, помѣщенныхъ за границей.

По статистическимъ даннымъ, собраннымъ извѣстной коммисіей для изслѣдованія биржевого дѣла въ Германіи (Börsen-Enquete-commission), за 10-лѣтній періодъ 1883—1893 г. было выпущено въ Германіи иностранныхъ цѣнностей приблизительно на 5 милліардовъ марокъ, а именно:

Годы.	Номинальная цѣнность.	Курсовая цѣнность.
1883	339,2	299,8
1884	620,7	529,7

[1]) Statesman's Year—Book for 1897, p. 565.

Годы.	Номинальная цѣнность.	Курсовая цѣнность.
1885	586,3	509,7
1886	536,4	485,1
1887	443,5	409,5
1888	739,0	667,3
1889	749,7	583,9
1890	422,1	385,7
1891	278,2	244,7
1892	218,7	171,6
	4933,8	4287,0[1]).

Необходимо замѣтить, что приведенныя цифры относятся не къ общей номинальной и курсовой суммѣ иностранныхъ цѣнностей, допущенныхъ къ подпискѣ въ Германіи одновременно съ подпискою въ другихъ странахъ (эта общая сумма за указанный 10-лѣтній періодъ составляла 23,205,3 милл. [2]), а лишь къ той суммѣ, которая нашла спеціальное помѣщеніе въ Германіи. Указанныя цифры подтверждаются также статистикой штемпельныхъ пошлинъ съ иностранныхъ цѣнностей въ Германіи, согласно которой за указанный періодъ на трехъ главныхъ биржахъ Германіи—берлинской, гамбургской и франкфуртской—было предъявлено иностранныхъ цѣнностей къ наложенію штемпеля на 5,363,5 м. [3]). По мнѣнію редактора вышеупомянутаго статистическаго изслѣдованія, проф. Г. Шмоллера, можно смѣло допустить, что иностранныя цѣнности, нашедшія доступъ въ Германію до 1883 г., составляютъ цифру не меньше 5 милліардовъ мар., такъ что общее количество капиталовъ, помѣщенныхъ нѣмцами въ иностранныхъ цѣнностяхъ, можетъ быть опредѣлено не меньше, чѣмъ въ 10 милліардовъ марокъ [4]).

---

[1]) Börsen-Enquete-Commission. StatistischeAnlagen. Berlin. 1893. S. 210.
[2]) Ibid. XX—XXI.
[3]) Ibid. XXI и 282.
[4]) Ibid. XXV.

Франція.

Иностранныя цѣнности на парижской биржѣ.

Франція въ свою очередь является страной, въ которой съ давнихъ поръ національныя сбереженія стали искать помѣщенія какъ въ иностранныхъ займахъ, такъ и въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Можно прослѣдить постепенный ходъ этого движенія французскихъ капиталовъ въ чужія страны по составу бюллетеня парижской биржи въ различныя эпохи. До 1806 г. въ этомъ бюллетенѣ ни одна иностранная бумага не фигурируетъ. Въ 1811 г. тамъ впервые начинаетъ котироваться 6-процентный заемъ, сдѣланный королемъ саксонскимъ. Въ 1817 г. появляется 5% заемъ обѣихъ Сицилій; въ 1822 г.—5% испанскіе фонды; въ 1823 г.— прусскія облигаціи; въ 1824 г.—5% португальскія облигаціи; въ 1825 г.—заемъ Гаити; въ 1832 г.—5% румынскій заемъ; въ 1833 г.—греческіе 5% фонды и 3% испанская рента новаго типа; въ 1834 г.—$2^1/_2$% голландскій заемъ и выигрышный заемъ королевства Сардиніи; въ 1835 г.—5% голландскій заемъ; въ 1836 г.—облигаціи банка Соединенныхъ Штатовъ; въ 1837 г.—4% и 5% бельгійская рента и 5% австрійская металлическая рента, а также австрійская лотерея; съ 1838 г. до 1840 г.—различные американскіе займы, 6% заемъ штата Иллинойса, 5% заемъ штата Нью-Іоркъ, 5% заемъ города Нью-Іоркъ, 6% заемъ штата Огайо, 3% заемъ штата Индіаны и т. д. Начиная съ 40-хъ годовъ, на парижской биржѣ, рядомъ со старыми и вновь выпускаемыми иностранными займами, начинаютъ появляться также акціи иностранныхъ промышленныхъ предпріятій. Рядомъ съ акціями иностранныхъ кредитныхъ учрежденій, какъ напр. бельгійскаго банка, бельгійскаго поземельнаго кредита, бельгійскаго общества содѣйствія національной промышленности, австрійскаго общества для оказанія кредита торговлѣ и промышленности, дармштадтскаго коммерческаго и промышленнаго банка, генеральнаго кредитнаго общества въ Испаніи и т. под., появляются многочисленныя желѣзнодорожныя акціи и облигаціи почти со всѣхъ странъ Европы и Америки, а также многочисленныя цѣнности разныхъ иностранныхъ рудокопныхъ ком-

паній, газовыхъ обществъ, водопроводовъ и т. д. Это постоянное движеніе французскихъ капиталовъ заграницу, для отысканія помѣщенія въ иностранныхъ займахъ и въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ, на нѣкоторое время было остановлено въ началѣ 70-хъ годовъ, вслѣдствіе переворота, произведеннаго въ экономической жизни французскаго народа франко-прусской войной. Экономическія силы народа были слишкомъ истощены войной и всѣми ея послѣдствіями, до уплаты 5-ти миллiардовъ франковъ включительно, чтобы національныя сбереженія должны были еще искать помѣщенія заграницей; для французскихъ капиталистовъ оказалось достаточно простора для помѣщенія ихъ капиталовъ внутри страны на весьма выгодныхъ условіяхъ. Уровень процента въ странѣ значительно поднялся; большіе національные займы изъ 5%, выпущенные въ это время по курсу 83, для покрытія издержекъ войны и для уплаты военной контрибуціи, приносили фактически 6%, и очень естественно, что французскіе капиталисты не только не покупали въ это время иностранныхъ фондовъ, но даже въ значительной мѣрѣ ихъ отчуждали, чтобы быть въ состояніи на вырученныя суммы подписаться на новые національные займы. Мало-по-малу, однако, экономическія пертурбаціи, вызванныя войною, улеглись, хозяйственная жизнь страны вошла въ свою прежнюю колею, и Франція вновь стала ежегодно откладывать значительныя сбереженія, ищущія себѣ помѣщенія заграницей. По вычисленіямъ, сдѣланнымъ Жоржемъ Леви, капиталы, помѣщенные Франціей въ иностранныхъ государствахъ, достигаютъ цифры 26 миллiардовъ франковъ. Вотъ какъ размѣщены эти французскіе капиталы: въ Россіи 6 миллiардовъ, въ Италіи $1\frac{1}{2}$ миллiарда, въ Англіи 1 миллiардъ, въ Бельгіи, Голландіи и Швейцаріи 1 миллiардъ, въ Австро-Венгріи 2 миллiарда, въ Скандинавскихъ странахъ 300 милліоновъ фр., въ Испаніи и Португаліи 5 миллiардовъ, въ Турціи 1 м-дъ. въ Египтѣ 1700 милліоновъ, въ Греціи 100 милл., въ Румыніи 100 милл., въ Сербіи 50 милл., въ Германіи 200

Статистика французскихъ капиталовъ, помѣщенныхъ заграницей.

милл., въ Соединенныхъ Штатахъ 500 милл., въ Канадѣ 100 милл., въ Мексикѣ 300 милл., въ Гаити 50 милл., въ Бразиліи 500 милл., въ Аргентинѣ 500 милл., въ Китаѣ 500 милл., въ Индо-Китаѣ 200 милл., въ южно-африканскихъ республикахъ отъ 700 до 800 милл. и т. д. Всего около 26 милліардовъ франковъ [1]).

Насколько экспортъ капиталовъ изъ Франціи не только для покупокъ иностранныхъ фондовъ, но также и въ цѣляхъ непосредственнаго помѣщенія въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ, составляетъ вполнѣ ясную и твердо опредѣленную цѣль, которую себѣ поставили французскій капиталистическій міръ и французское правительство, видно изъ слѣдующей формулировки этой цѣли, сдѣланной несомнѣнно однимъ изъ самыхъ компетентнѣйшихъ людей Франціи. Мы говоримъ о рѣчи президента французской республики, Феликса Фора, произнесенной 1 Октября 1897 г. на банкетѣ, данномъ ему послѣ возвращенія изъ Россіи представителями торговаго и промышленнаго міра. «Періодъ, который открывается передъ нами и будетъ продолжаться далеко за предѣлами нашего вѣка, сказалъ между прочимъ г-нъ Форъ, долженъ, повидимому, окончательно опредѣлить судьбы націй старой Европы и установить соотвѣтствующее имъ мѣсто въ мірѣ. Потребности и средства странъ, вчера еще изолированныхъ отъ всякаго прикосновенія съ Европою, открыты для насъ, благодаря изслѣдователямъ и миссіямъ, посылаемымъ со всѣхъ странъ правительствами, торговыми и промышленными собраніями. Въ областяхъ этихъ уже дѣлаются необходимыя приготовленія для эксплоатаціи ихъ богатствъ. Ежедневно нарождаются проекты, касающіеся арсеналовъ, каналовъ, желѣзныхъ дорогъ и государственныхъ учрежденій, городовъ и частныхъ обществъ. Вамъ, господа, остается во благо страны принять возможно дѣятельное участіе въ осуществленіи этихъ

Рѣчь Фора о задачахъ французскаго капитала.

[1]) R. G. Levy, La fortune mobilière de la France à l'étranger, въ Revue des deux mondes, 15 Mars, 1897, p. 415 и слѣд.

проектовъ, требующихъ содѣйствія европейской промышленности. Не теряя ни минуты, приступите къ завоеванію новыхъ рынковъ. Основывайте заграницею новыя конторы, которыя явятся блестящимъ очагомъ нашего вліянія. Благопріятствуйте эмиграціи капиталовъ, которые вернутся оживленными и увеличенными въ метрополію, гдѣ они разовьютъ потребительную силу для пользы всѣхъ. Поспѣшите направить въ едва знакомыя, неизслѣдованныя еще области индивидуальныя силы и частную иниціативу. Не дадимъ опередить себя нашимъ иностраннымъ конкурентамъ и не позволимъ, чтобы наша страна была лишена ранга, на который даютъ ей право ея способности и безспорная коммерческая честность! Дать народамъ, возрождающимся къ цивилизаціи, познать столь благотворный геній нашей трудолюбивой расы — значитъ служить отечеству. Съ своей стороны, государство сознаетъ свою обязанность и свой долгъ. Было бы безсмысленно думать, что въ этихъ предпріятіяхъ дѣятельность его можетъ замѣнить частную иниціативу. Взамѣнъ ихъ духовной отваги государство будетъ оказывать французамъ заграницею поддержку, въ которой они нуждаются. Заботливость республики простирается на всѣхъ ея дѣтей, въ особенности на тѣхъ, которые служатъ ей издали. Франція—тамъ, гдѣ есть французъ!»

Синдикаты для экспорта капиталовъ.

Изъ всего вышеизложеннаго можно видѣть, какую громадную роль играетъ экспортъ капиталовъ въ національной экономіи главнѣйшихъ культурныхъ странъ современной Европы. На помощь этой потребности капиталовъ къ перемѣщенію заграницу образовались въ послѣднее время даже особыя компаніи или тресты, такъ называемыя Investment Trusts или Investment Companies, т. е. синдикаты капиталистовъ или банки, которые принимаютъ изъ за процентовъ деньги, давая имъ то или другое назначеніе и пріискивая имъ помѣщеніе. Нѣкоторые англійскіе Trusts, какъ напр. «United States and South American Investment Trust», существуютъ спе-

ціально для снабженія американцевъ денежными средствами для разнородныхъ предпріятій, другіе же, какъ «Founders Stock and Share Trust», покупаютъ лишь паи основателей обществъ. За одинъ 1888 годъ въ Англіи образовалось 18 такихъ обществъ (Investment Companies), и за первые лишь 4 мѣсяца 1889 г. открылось новыхъ 34 общества, и движеніе конечно идетъ, не останавливаясь, выбрасывая на всемірный, преимущественно американскій, рынокъ новые милліоны, ищущіе для себя выгоднаго занятія. По свѣдѣніямъ, сообщаемымъ французскимъ ученымъ Marsel Labordère, капиталы этихъ англійскихъ обществъ для вкладовъ составляли въ концѣ 1888 г. 21.270,000 м. фр., въ 1889 г.—44.774,000 м., въ 1890 г.—53.497,000 м., въ 1891 г—55,767,000 м. фр. [1]).

Съ другой стороны, въ Англіи существуютъ также нѣкоторые спеціальные союзы для охраны интересовъ держателей иностранныхъ цѣнностей, таковы: Korporation of Foreign Bondholders, основанная въ 1873 г., и English Association of American Bond and Sharholders, основанная въ 1884 г. [1]).

Экспортъ капиталовъ—могущественный экономическій законъ.

Приведенные факты изъ области промышленной политики трехъ главнѣйшихъ передовыхъ странъ современной Европы—Англіи, Германіи и Франціи—показываютъ, что экспортъ капиталовъ изъ капиталистическихъ странъ въ страны, бѣдныя капиталами, не есть явленіе случайное или временное, а представляетъ собою необходимый результатъ всего хода экономическаго развитія современныхъ передовыхъ государствъ, что этотъ экспортъ получаетъ значеніе могущественнаго закона, еще болѣе неизбѣжнаго для капиталистическихъ странъ, чѣмъ для странъ, вынужденныхъ прибѣгать къ помощи этихъ капиталовъ. «Давленіе этихъ капиталовъ, говоритъ одинъ англійскій писатель, стало такъ сильно, что въ концѣ концовъ капита-

---

[1]) См. И. И. Янжула. Промысловые синдикаты. Спб. 1895, стр. 278; Dr. Steinmann-Bucher. Wesen und Bedeutung der gewerblichen Kartelle etc. въ Schmollers Iahrbuch für Gesetzgebung etc. 1891. 2 Heft, стр. 149; Annales de l'eccole libre des sciences politiques за 1897 г.; Jndustrie 1889 № 20.

листы вынуждены были пустить свои деньги во всевозможнаго рода предпріятія во всѣхъ частяхъ свѣта, создавая своимъ собственнымъ стремленіемъ давать взаймы соотвѣтствующее желаніе другихъ занимать. Только давленіе непомѣщеннаго капитала, ищущаго помѣщенія, служитъ причиной того, что люди дѣлаютъ долги, а не жадность людей, не имѣющихъ денегъ. Не стремленіе занимать вызвало явленіе отдачи денегъ въ ссуду, а наоборотъ, стремленіе отдавать вызвало стремленіе занимать. Процентъ на капиталъ продолжаетъ падать, потому что есть больше людей, отдающихъ въ заемъ, чѣмъ нуждающихся въ займѣ» [2]). Обстоятельство это несомнѣнно имѣетъ чрезвычайно важное значеніе. Разъ экспортирующія страны заинтересованы, если не въ большей, то по крайней мѣрѣ въ одинаковой степени въ экспортѣ капиталовъ, въ какой заинтересованы импортирующія страны въ приливѣ къ нимъ капиталовъ, то очевидно, что объ экономическомъ давленіи одной страны на другую не можетъ быть рѣчи. Въ совершающемся международномъ экономическомъ актѣ обѣ стороны являются полноправными, обѣ одинаково зависятъ другъ отъ друга и, слѣдовательно, могутъ другъ другу диктовать условія, клонящіяся къ обоюдной выгодѣ. И подобно тому, какъ всякій экономическій законъ поддается регулированію человѣка, такъ и изслѣдованный нами законъ движенія капиталовъ изъ однихъ странъ въ другія можетъ быть регулируемъ дѣйствіями правительствъ заинтересованныхъ странъ.

Постараемся поэтому уяснить себѣ сначала выгодныя и невыгодныя стороны экспорта капиталовъ для странъ экспортирующихъ таковые, а потомъ перейдемъ къ разсмотрѣнію послѣдствій того же явленія для странъ, ввозящихъ къ себѣ иностранные капиталы.

---

[1]) См. Walcker and Watson. Investors and sharholders guide. Edinburgh 1894, p. 217, 230.

[2]) Norwood Joung, Australasia and british money въ Contemporary Beview, February 1894, p. 257.

Глава третья.

Значеніе экспорта капиталовъ для капиталистическихъ странъ.

Увеличеніе дохода съ экспортируемаго капитала.

Первою непосредственною выгодою для странъ, экспортирующихъ свои капиталы за границу, является значительное увеличеніе дохода съ экспортируемаго капитала, сравнительно съ тѣмъ доходомъ, который онѣ получали бы съ этого капитала, еслибъ онъ оставался дома. На одномъ изъ засѣданій французскаго Société d'economie politique, посвященномъ обсужденію вопроса, слѣдуетъ ли государству принимать мѣры къ ограниченію или воспрепятствованію помѣщенія капиталовъ въ иностранныхъ цѣнностяхъ, графъ de-Labry охарактеризовалъ эту выгоду въ слѣдующемъ наглядномъ примѣрѣ: «Возьмемъ для сравненія 3% облигаціи шести большихъ французскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Въ 1875 году бумаги эти находились въ количествѣ приблизительно 20 милліоновъ, по 300 фр. каждая, составляя такимъ образомъ капиталъ въ 6 милліардовъ фр. Оставляя въ сторонѣ облигаціи, выпущенныя послѣ 1875 года, вышеупомянутыя 20 милліоновъ бумагъ стоятъ теперь приблизительно по 500 фр., составляя такимъ образомъ, въ общей сложности, капиталъ въ 10 милліардовъ франковъ. Откуда явились эти 4 милліарда прибавочной цѣнности? Онп образовались вслѣдствіе послѣдовательныхъ покупокъ и продажъ со стороны держателей этихъ цѣнностей. Къ 6 милліардамъ фр. 1875 года держатели эти прибавили около 4 милліардовъ фр. новыхъ сбереженій, но изъ

Примѣръ франц. жел.-дор. облигацій.

своихъ 20 милліоновъ облигацій они теперь извлекаютъ годовой доходъ, не превышающій 20 милліоновъ, умноженныхъ на 15 фр., т. е. равный тому самому доходу, который эти цѣнности давали въ 1875 году. Такимъ образомъ, они истратили 4 милліарда, не увеличивая своего дохода: пока они сохраняютъ за собою эти бумаги, ихъ прибавочную цѣнность въ 4 милліарда можно считать только воображаемою; еслибъ нашу страну постигло какое-нибудь серьезное бѣдствіе, облигаціи, о которыхъ идетъ рѣчь, могли бы опять упасть до 300 фр., и 4 милліарда прибавочной цѣнности разсѣялись бы какъ туманъ. Наоборотъ, еслибъ держатели этихъ 20 милліоновъ облигацій употребляли, начиная съ 1875 года, свои сбереженія на покупку вѣрныхъ иностранныхъ цѣнностей, они получали бы каждый годъ съ этихъ цѣнностей проценты, сумма которыхъ, даже при разсчетѣ 3% годовыхъ, достигла бы въ настоящее время 120 милліоновъ фр. въ годъ. Такимъ образомъ, сбереженія эти вмѣсто того, чтобъ доставлять своимъ владѣльцамъ призрачную цѣнность, приносили бы имъ каждый годъ реальные доходы. Въ случаѣ стеченія неблагопріятныхъ обстоятельствъ для страны, они могли бы продать эти 4 милліарда иностранныхъ цѣнностей, которыя, вѣроятно, менѣе упали бы въ цѣнѣ, чѣмъ цѣнности французскія, а можетъ быть совсѣмъ остались бы нетронутыми, и употребить выручку изъ этой продажи на покупку французской ренты, которая была бы выгодной для нихъ самихъ и полезной для страны» [1]).

Установленіе благопріятнаго расчетнаго баланса.

Другая выгода, представляемая экспортомъ капитала для экспортирующей страны, заключается въ установленіи для нея благопріятнаго расчетнаго баланса, даже въ томъ случаѣ, когда ея привозъ товаровъ, какъ это почти всегда бываетъ, превышаетъ ея отпускъ. Будетъ ли вывозимый капиталъ помѣщенъ въ заемныхъ обязательствахъ, или въ промышленныхъ предпріятіяхъ, для импортирующей страны во всякомъ

[1]) См. Journal des Economistes, Mars 1897, p. 425—426.

случаѣ возникаетъ обязанность ежегодной уплаты процентовъ или дивидендовъ по этому капиталу, обязанность, равносильная привозу въ эту страну иностранныхъ товаровъ на всю сумму требующейся уплаты: въ данномъ случаѣ товарами этими будутъ купоны, которые отсылаются экспортирующей капиталы страной въ импортирующую для полученія слѣдуемыхъ по нимъ платежей. Такимъ образомъ, страна экспортирующая капиталы, можетъ въ общей сложности вывозить въ импортирующую капиталы страну гораздо меньше товаровъ, чѣмъ получать отъ нея, и все-таки имѣть по отношенію къ ней благопріятный расчетный балансъ, благодаря необходимости со стороны послѣдней уплачивать ежегодно извѣстную сумму процентовъ или дивидендовъ, каковая уплата производится или наличными деньгами, или товарами. Этимъ и объясняется тотъ фактъ, что страны богатыя имѣютъ большей частью неблагопріятный торговый балансъ, нисколько отъ этого не теряя, между тѣмъ какъ страны бѣдныя имѣютъ благопріятный балансъ, нисколько, однако, отъ этого не выигрывая [1]. Такъ напр. ввозъ Англіи почти въ два раза превышаетъ ея вывозъ, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Превышеніе ввоза надъ вывозомъ въ Англіи.

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ.
	Въ милліонахъ фунтовъ стерлинговъ.		
1880	411,2	223,1	188,1
1881	397,0	234,0	163,0
1882	413,0	241,5	171,5
1883	426,9	239,8	187,1
1884	390,0	233,0	157,0
1885	370,9	213,1	157,8
1886	349,9	212,7	137,2
1887	362,2	221,9	140,3
1888	387,6	234,5	153,1

[1]) См. Б. Ф. Брандтъ, Теорія вексельнаго курса. Москва. 1890, стр. 14—16.

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ.
	Въ милліонахъ фунтовъ стерлинговъ.		
1889	427,6	248,9	178,7
1890	420,7	263,5	157,2
1891	435,4	247,2	198,2
1892	423,8	227,1	196,7
1893	404,7	218,1	186,6
1894	408,3	215,8	192,5
1895	416,7	225,9	190,8

Во Франціи въ свою очередь ввозъ значительно превышаетъ вывозъ:

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ во Франціи.
	Въ милліонахъ франковъ.			
1880	5.033,2	3.467,9	1.565,3	
1881	4.863,4	3.561,5	1.301,4	
1882	4.821,8	3.574,4	1.257,4	
1883	4.804,3	3.451,9	1.352,4	
1884	4.343,5	3.239,5	1.104,0	
1885	4.088,4	3.088,1	1.000,3	
1886	4.248,1	3.248,8	997,3	
1887	4.026,0	3.246,5	779,5	
1888	4.107,0	3.246,7	961,3	
1889	4.316,9	3.704,0	612,8	
1890	4.436,9	3.735,4	701,5	
1891	4.767,8	3.569,7	1.198,1	
1892	4.188,0	3.460,7	727,3	
1893	3.853,7	3.236,4	617,3	
1894	3.850,4	3.078,1	782,3	
1895	3.698,7	3.387,8	310,9	

То же самое слѣдуетъ сказать и относительно Германіи.

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ въ Германіи.
1884	3.284,9	3.269,4	15,5	
1885	2.289,9	2.915,2	— 74,7	
1886	2.944,8	3.051,3	106,5	

*

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе ввоза надъ вывозомъ.
1887	3.188,7	3.190,1	— 1,4
1888	3.435,8	3.352,6	83,2
1889	4.087,0	3.256,4	830,6
1890	4.272,9	3.409,5	863,4
1891	4.403,4	3.339,7	1.063,7
1892	4.227,0	3.150,1	1.076,9
1893	4.134,1	3.244,6	889,5
1894	4.285,5	3.051,5	1.234,0
1895	4.246,1	3.424,3	821,8 [1])

Очевидно, что такое систематическое превышеніе ввоза надъ вывозомъ въ богатыхъ странахъ возможно только потому, что страны эти получаютъ ежегодно большія суммы изъ другихъ странъ въ видѣ процентовъ или дивидендовъ, на счетъ коихъ онѣ и могутъ себѣ позволить увеличивать свой ввозъ.

Возможность расплаты въ критическую минуту.

Особенно рельефно выступаетъ выгода отъ помѣщенія капиталовъ въ иностранныхъ цѣнностяхъ въ минуту какого-либо чрезвычайнаго бѣдствія, постигающаго экспортирующую свой капиталъ страну. Блестящую характеристику этой стороны вліянія далъ извѣстный французскій экономистъ и бывшій министръ финансовъ, Леонъ Сэ, въ своемъ знаменитомъ докладѣ о средствахъ и способахъ, коими была произведена Франціей уплата 5 миллiардовъ фр. военной контрибуціи Германіи. Описывая подробно финансовыя операціи, предпринятыя французскимъ правительствомъ для производства вышеупомянутой уплаты въ теченіе трехлѣтняго періода 1871—1873 гг., Леонъ Сэ указываетъ на ту роль, какую играло въ этомъ колоссальномъ перемѣщеніи капиталовъ изъ одной страны въ другую существованіе въ національномъ портфелѣ Франціи иностранныхъ цѣнностей. Вывозъ товаровъ въ тече-

Уплата Франціей 5 милліардовъ контрибуціи.

---

[1]) См. Dr. Oscar Martens, Die Einwirkungen des Werte-Verkehrs mit dem Auslande auf das Volksvermögen und den Volkswohlstand, Berlin, 1897, S. 26—27.

ніе этихъ трехъ лѣтъ почти не превышалъ ввоза, такъ что торговый балансъ страны не могъ служить основаніемъ для пріобрѣтенія того огромнаго количества иностранныхъ векселей, которое необходимо было французскому правительству для перевода требовавшейся колоссальной суммы. Вывозъ наличнаго золота изъ Франціи въ теченіе того же промежутка времени не превышалъ 1 милліарда франковъ; остающіеся же 4 милліарда были уплачены Германіи отчасти изъ доходовъ съ иностранныхъ цѣнностей, простиравшихся отъ 700 до 800 милліоновъ франковъ ежегодно и употреблявшихся обыкновенно на покупку новыхъ иностранныхъ цѣнностей, отчасти посредствомъ отчужденія самихъ этихъ цѣнностей заграницу и покупки взамѣнъ ихъ облигацій выпущенныхъ во Франціи новыхъ займовъ. Благодаря этому обстоятельству, уплата колоссальной суммы контрибуціи, безпримѣрной во всемірной исторіи, совершилась во Франціи безъ всякихъ финансовыхъ пертурбацій, и по прошествіи нѣкотораго времени Франція не только освободилась отъ этого тяготѣвшаго надъ ней бремени, но могла опять легко приниматься за накопленіе капиталовъ и помѣщеніе ихъ въ иностранныхъ цѣнностяхъ такъ же свободно, какъ она это дѣлала до войны 1870—1871 гг. [1]).

Усиленіе вывоза товаровъ.

Дальнѣйшая выгода экспорта капиталовъ въ малокультурныя страны для экспортирующей страны заключается въ томъ, что этимъ самымъ открываются для послѣдней новые рынки для развитія ея торговыхъ сношеній и для сбыта ея товаровъ. Помѣщая свои капиталы въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ, экспортирующая страна содѣйствуетъ поднятію благосостоянія импортирующей страны, увеличенію доходности ея земли, эксплоатаціи ея естественныхъ богатствъ, лежавшихъ до сихъ поръ втунѣ, развитію ея пу-

[1]) См. Rapport fait au nom de la commission du budget de 1875 sur le payement de l'indemnité de guerre et sur les operations de change qui en ont été la conséquence par Léon Say, въ приложеніи къ французскому переводу Гошена: Theorie des changes étrangers, Paris 1892, p. 236—346.

тей сообщеній, расширенію ея кредитныхъ учрежденій, оживленію ея торговли. Общее благосостояніе страны поднимается и съ тѣмъ вмѣстѣ увеличивается покупная способность ея жителей къ пріобрѣтенію иностранныхъ товаровъ. Естественно, что въ своихъ торговыхъ сношеніяхъ импортирующая страна будетъ тяготѣть къ той странѣ, которая привозитъ къ ней свои капиталы. Устраивая промышленное предпріятіе въ чужой странѣ, предприниматели естественно будутъ посылать туда своихъ агентовъ, даже мастеровъ и болѣе интеллигентныхъ рабочихъ, будутъ выписывать изъ родины необходимые матеріалы и, такимъ образомъ, между обѣими странами установится тѣсная, живая связь, одинаково увеличатся у нихъ и экспортъ и импортъ товаровъ.

Противоположное вліяніе лишь въ будущемъ.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что именно эта сторона дѣйствія иностраннаго капитала — развитіе промышленности въ импортирующей странѣ — въ конечномъ своемъ результатѣ должна отразиться неблагопріятнымъ образомъ на интересахъ экспортирующей страны, именно должна привести къ уменьшенію ея вывоза, такъ какъ, благодаря приливу иностраннаго капитала, импортирующая страна получаетъ возможность производить на своей территоріи многіе товары, которые она раньше вынуждена была получать изъ за-границы. Такимъ образомъ, экспортирующая страна, вывозя свои капиталы въ импортирующую страну, въ значительной степени дѣйствуетъ во вредъ самой себѣ, эмансипируя послѣднюю отъ своего вліянія. Но этотъ результатъ получится лишь впослѣдствіи, когда развиваемая помощью иностранныхъ капиталовъ туземная промышленность настолько окрѣпнетъ, что будетъ въ состояніи собственнымъ производствомъ снабжать внутренній рынокъ всѣми тѣми товарами, которые раньше получались изъ за-границы. На первое же время развитіе туземнаго производства нисколько не будетъ ограничивать привоза иностранныхъ товаровъ. Если напр. до сихъ поръ страна потребляла хлопчато-бумажныя издѣлія, произведенныя за-границей, а теперь, благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ, она станетъ произво-

дить ихъ на мѣстѣ, то, конечно, привозъ хлопчато-бумажныхъ издѣлій изъ за-границы долженъ сократиться, но зато увеличится привозъ машинъ и матеріаловъ, необходимыхъ для устройства хлопчато-бумажныхъ фабрикъ, и экспортирующая страна, потерявъ на вывозѣ одной категоріи товаровъ, наверстаетъ на вывозѣ другой категоріи. Или если страна, благодаря приливу иностраннаго капитала, устроитъ новую желѣзную дорогу, то данная мѣстность, чрезъ которую пролегаетъ желѣзная дорога, можетъ значительно оживиться, производительныя ея силы могутъ возрости, могутъ на мѣстѣ развиться новыя отрасли торговой и промышленной дѣятельности, которыхъ раньше совсѣмъ не было, а экспортирующая страна нисколько не потеряетъ прежняго вывоза товаровъ, такъ какъ вызванное новой желѣзной дорогой развитіе мѣстной производительности, составляя чистый плюсъ для страны, вовсе, однако, не будетъ касаться того круга товаровъ, который до сихъ поръ составлялъ предметъ заграничнаго ввоза въ эту страну и который можетъ продолжать служить предметомъ такого же ввоза и на будущее время. Наоборотъ, экспортирующая страна имѣетъ отъ постройки подобной желѣзной дороги, помимо непосредственной выгоды, заключающейся въ доходномъ помѣщеніи капитала, еще косвенную выгоду, заключающуюся въ вывозѣ необходимыхъ для желѣзной дороги рельсовъ, подвижнаго состава и т. д.

Во вторыхъ, въ виду увеличивающагося съ каждымъ годомъ господства покровительственной системы въ малокультурныхъ странахъ, страны, экспортирующія свои капиталы заграницу, бываютъ поставлены не предъ дилеммой: вывозить ли свои готовыя издѣлія или свои капиталы, а предъ дилеммой: вывозить ли свои капиталы или ничего не вывозить. Очевидно, что для экспортирующей страны гораздо выгоднѣе вывозить свои капиталы, хотя бы послѣдніе содѣйствовали поднятію мѣстнаго производства и еще болѣе усиливали промышленную независимость импортирующей страны, чѣмъ ничего не вывозить и лишить свои капиталы выгоднаго помѣ-

щенія, принимая во вниманіе, что импортирующая страна все - равно найдетъ средства и способы для развитія своего національнаго производства и укрѣпленія своей промышленной независимости.

Въ третьихъ, если принять во вниманіе, что рабочая плата въ странахъ культурныхъ болѣе высока, чѣмъ въ странахъ некультурныхъ, то станетъ очевиднымъ, что если не въ интересахъ всего народнаго хозяйства, то по крайней мѣрѣ въ интересахъ предпринимателей гораздо выгоднѣе вывозить свои капиталы въ данную страну и тамъ производить требуемыя издѣлія, при дешевизнѣ рабочихъ рукъ, чѣмъ производить ихъ дома, при высокой рабочей платѣ, а потомъ ихъ вывозить и еще оплатить ихъ ввозной пошлиной. При конкурренціи на мѣстномъ рынкѣ товаровъ, произведенныхъ на мѣстѣ, при дешевизнѣ мѣстныхъ рабочихъ рукъ, съ помощью иностранныхъ капиталовъ и съ употребленіемъ въ дѣло выработанной въ культурной странѣ, вслѣдствіе долголѣтняго опыта, промышленной техники — съ товарами, привозимыми изъ-заграницы, произведенными при тѣхъ же условіяхъ культурнаго развитія, но съ высокой оплатой рабочаго труда и въ добавокъ еще съ оплатой таможенными пошлинами и стоимости транспорта, нѣтъ никакого сомнѣнія, что перевѣсъ будетъ на сторонѣ товаровъ первой категоріи.

Таковы выгодныя стороны, которыя экспортъ капиталовъ представляетъ для странъ, изобилующихъ такими капиталами и не находящихъ для нихъ прибыльнаго помѣщенія у себя дома. Само собою разумѣется, что экспортъ капиталовъ имѣетъ также и нѣкоторыя невыгодныя стороны. Первая изъ нихъ заключается въ томъ, что страны, импортирующія капиталы, въ большинствѣ случаевъ имѣютъ валюту колеблющуюся, серебряную или бумажную, вслѣдствіе чего и размѣръ доходовъ съ иностранныхъ капиталовъ, помѣщенныхъ въ этихъ странахъ, подвергается постояннымъ колебаніямъ. Если экспортирующая страна имѣетъ золотую валюту, а импортирующая серебряную, то капиталистъ, помѣщая свои ка-

Невыгодныя стороны экспорта капиталовъ.

Колебанія доходовъ.

питалы въ бумажныхъ цѣнностяхъ страны съ серебряной валютой, никогда не можетъ знать размѣра своихъ доходовъ; какъ купоны этихъ цѣнностей, по наступленіи ихъ срока, такъ и самыя эти цѣнности, въ случаѣ ихъ реализаціи, представляютъ извѣстную опредѣленную сумму въ серебряной валютѣ, въ валютѣ же золотой, т. е. той, которая для нашего капиталиста единственно имѣетъ значеніе, такъ какъ онъ въ ней измѣряетъ свои капиталы и свои доходы, сумма эта является крайне неопредѣленной, постоянно колеблющейся, въ виду постояннаго колебанія цѣнности серебра относительно золота. Если же импортирующая страна имѣетъ бумажно-денежное обращеніе, то неопредѣленность относительно цѣнности помѣщенныхъ въ этой странѣ капиталовъ и размѣра приносимыхъ ими доходовъ выступаетъ еще сильнѣе и получаетъ характеръ настоящей спекулятивной игры. Когда капиталъ помѣщенъ въ государственныхъ займахъ, неопредѣленность эта можетъ еще быть избѣгнута, вслѣдствіе обязательства уплаты процентовъ въ золотой валютѣ; когда же капиталъ помѣщенъ въ частныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ, такого обязательства, разумѣется, быть не можетъ, и помимо неопредѣленности и риска, присущихъ каждому промышленному предпріятію, тутъ еще присоединяются неопредѣленность и рискъ, вслѣдствіе полученія самихъ доходовъ отъ этихъ предпріятій въ валютѣ, подвергающейся постояннымъ колебаніямъ [1]).

Рискованность отдаленныхъ предпріятій.

Другая невыгода отъ экспорта капиталовъ за-границу заключается въ рискованности подобныхъ предпріятій и опасности, угрожающей во многихъ случаяхъ цѣлости какъ самихъ капиталовъ, помѣщенныхъ въ чужой странѣ, такъ и доходовъ, отъ нихъ ожидаемыхъ. Если помѣщеніе капитала въ новомъ промышленномъ предпріятіи вообще сопряжено съ нѣкоторымъ рискомъ, то рискъ этотъ значительно увеличивается, когда предпріятіе это находится далеко отъ глазъ предпринимателя,

[1]) См. R. G. Levy, La fortune mobilière de la France à l'etranger въ Revue des deux mondes, 15 Mars 1897, p. 418—419.

въ дебряхъ чужой страны, или даже за океаномъ. Такъ какъ подобныя промышленныя предпріятія обыкновенно учреждаются на акціонерныхъ началахъ, то сами капиталисты или акціонеры, помѣщающіе въ нихъ свои сбереженія, большей частью не имѣютъ о нихъ никакого понятія, исключительно полагаясь на широковѣщательныя рекламы и обѣщанія учредителей, обыкновенно пользующихся въ подобныхъ случаяхъ, чтобъ ловить рыбу въ мутной водѣ, снимать пѣнку съ предпріятія, а потомъ бросать его на произволъ судьбы: пусть акціонеры сами раздѣлаются съ нимъ, какъ знаютъ. То же самое слѣдуетъ сказать и относительно помѣщенія капиталовъ въ фондахъ сомнительныхъ по своей платежеспособности заокеанскихъ странъ, гдѣ ту же роль учредителей играютъ эмиссіонные банки, принимающіе данный заемъ къ подпискѣ и тоже старающіеся сбыть его публикѣ и получить свои комиссіонныя, нисколько не заботясь о дѣйствительной солидности тѣхъ бумагъ, которыя они предлагаютъ. Банковыя учрежденія тѣмъ менѣе склонны принимать въ разсчетъ интересы публики, чѣмъ выше куртажъ, который они получаютъ за размѣщеніе среди публики подобныхъ цѣнностей; куртажъ же въ свою очередь бываетъ тѣмъ выше, чѣмъ менѣе солидны тѣ цѣнности, за реализацію которыхъ онъ предлагается.

Злоупотребленія на лондонской биржѣ.

Громадныя злоупотребленія, практиковавшіяся на лондонской биржѣ при реализаціи сомнительныхъ иностранныхъ займовъ и размѣщеніи среди публики акцій различныхъ эфемерныхъ промышленныхъ предпріятій, дошли до того, что побудили наконецъ парламентъ учредить двѣ спеціальныя комиссіи: одну въ 1875 г. для изслѣдованія событій, сопровождавшихъ выпускъ на лондонскомъ рынкѣ различныхъ займовъ со стороны средне-и южно-американскихъ государствъ въ концѣ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ [1]), а другую въ 1878 г.

Двѣ парламентскія коммиссіи.

[1]) Report from the select comittee on loans to foreign stocks together with the proceedings of the comitee, minuts of evidence, appendix and index. London. 1875.

для изслѣдованія состоянія и обычаевъ лондонской фондовой биржи [1]. Коммиссіями этими собраны многочисленныя данныя, выставляющія способы и махинаціи, употреблявшіеся на лондонской биржѣ для привлеченія публики къ помѣщенію ихъ сбереженій въ иностранныхъ цѣнностяхъ, въ самомъ непригляднομъ свѣтѣ. Для характеристики этихъ махинацій приведемъ только нѣкоторые примѣры.

Въ Іюнѣ 1870 г. на лондонской биржѣ появился проспектъ отъ имени республики Гондурасъ, приглашавшій къ подпискѣ на заемъ въ номинальной суммѣ $2^1/_2$ милл. фунтовъ стерл., по курсу 80. Сомнительность этого предпріятія для капиталистовъ была достаточно очевидна. Республика, представлявшая маленькое государство въ 600,000 полуцивилизованныхъ жителей, главное достояніе котораго заключалось въ первобытныхъ лѣсахъ, съ самаго начала своего самостоятельнаго существованія постоянно оказывалась не въ состояніи исполнять свои международныя денежныя обязательства. Заключивъ ничтожный заемъ въ 27,200 ф. ст., она съ 1827 г. не платила ни процентовъ, ни погашенія, не смотря на то, что сумма первыхъ не превышала 1,632 ф. ст. въ годъ. Съ 1867 по 1869 г. ей удалось, помощью различныхъ махинацій со стороны ловкихъ финансистовъ, заключить частью въ Парижѣ, частью въ Лондонѣ, два займа на сумму въ $3^1/_2$ милл. фунтовъ, предпринятыхъ въ цѣляхъ сооруженія желѣзной дороги, которая должна была бы соединить оба океана. По этимъ займамъ проценты и погашеніе до 1870 г. уже регулярно выплачивались, но не изъ доходовъ, представленныхъ какъ обезпеченіе кредиторамъ, а изъ суммъ, вырученныхъ изъ самихъ займовъ. Когда лѣтомъ 1870 г. былъ объявленъ третій заемъ, биржевая спекуляція, вполнѣ вѣрно оцѣнивъ шаткое положеніе южно-американскаго государства, стала

Заемъ республики Гондурасъ.

[1] London stock exchange commission. Report of the commissioners, minuts of evindence taken before the commissioners together with appendix index and analysis. Presented to both houses of parliament. London 1878.

ронять курсъ новой бумаги, одно время, въ Іюлѣ, даже упавшей до 68. Усиліями, однако, нѣкоего г. Лефевра, принявшаго заемъ по твердому курсу, удалось поднять курсъ новой бумаги до 80, путемъ отчаянныхъ закупокъ на биржѣ новой бумаги, такъ что ко времени подписки въ его рукахъ находилось $^9/_{10}$ всего займа. 1-го Августа, т. е. тотчасъ послѣ подписки, въ рукахъ публики находилось только 230,000 фунтовъ стерл., т. е. $^1/_{10}$ часть займа, но мало-по-малу Лефевръ сталъ спускать въ публику находившіяся у него бумаги, то продавая, то опять покупая, какъ только онъ замѣчалъ, что курсъ вслѣдствіе его продажъ начинаетъ падать. Такимъ путемъ ему удалось въ теченіе $1^1/_2$ лѣтъ сбыть всѣ свои бумаги: 1-го Января 1871 г. въ рукахъ публики было уже 633,200 фун., 1-го Іюля 1871 г.—964,200 ф., а 30 Іюня 1872 г.—всѣ 2.483,200 фунтовъ. Горькое разочарованіе, однако, не преминуло скоро обнаружиться: уже съ 1872 г. республика Гондурасъ пріостановила платежи.

Заемъ Costa Rica.

Лѣтомъ 1872 г. находящаяся въ не лучшемъ положеніи, республика Costa Rica объявила заемъ въ 2.400,000 фунтовъ. Эммиссіонные агенты еще до подписки успѣли закупить бумагу на 1.600,000 фунт., благодаря чему на бумагу установилось agio, и подписка была цѣликомъ покрыта. 1-го октября 1872 г. республика въ послѣдній разъ платила проценты по этому займу.

Заемъ Парагвая.

Рядомъ съ указанными двумя южно-американскими республиками можетъ быть поставлена третья —Парагвайская, заключившая въ Лондонѣ два займа: на 1 милліонъ фунтовъ въ ноябрѣ 1871 года и на 2 милл. фун. въ январѣ 1873 г. При выпускѣ перваго займа, агенты ея до подписки пріобрѣли обратно 570,000 фунтовъ, при выпускѣ второго займа—1.300,000. При второмъ займѣ искусственно установленное agio имѣло такой успѣхъ, что подписка была вдвойнѣ покрыта (на сумму 3.800,000). Однако, кредиторовъ и этого государства постигла не менѣе печальная судьба, чѣмъ кредиторовъ

предшествующихъ республикъ. Въ 1874 году Парагвай пріостановилъ платежи по купонамъ своихъ облигацій [1]).

При такихъ махинаціяхъ становится понятнымъ, какимъ образомъ въ среду европейской публики находятъ доступъ даже самыя сомнительныя биржевыя цѣнности. По даннымъ, собраннымъ упомянутыми выше лондонскими парламентскими комиссіями 1875 и 1878 гг. оказывается, что, начиная съ двадцатыхъ до средины семидесятыхъ годовъ нынѣшняго столѣтія, на лондонскомъ рынкѣ были заключены иностранные займы 48 государствами, на общую сумму въ 614.228,800 фунтовъ ст. Изъ этихъ 48 государствъ до 1-го января 1878 г. исполнили всѣ свои обязательства только 17, среди которыхъ, кромѣ европейскихъ государствъ, значатся Бразилія, Китай, Куба, Японія, Массачузетсъ и Марокко, 18 государствъ въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени, начиная съ упомянутаго срока, совсѣмъ не исполняли своихъ обязательствъ, т. е. не платили ни капитала, ни процента. Остальныя— частью не исполнили своихъ обязательствъ, т. е. или не платили полностью процентовъ, какъ напр. Австрія, назначившая купонный налогъ въ 16%, или погашали капиталъ не въ надлежащій срокъ, или не въ надлежащей суммѣ. Къ послѣднимъ, кромѣ Австріи, изъ европейскихъ государствъ принадлежатъ еще Придунайскія княжества, Испанія и Португалія. Если взять всю сумму денегъ, на которую были заключены указанные займы, то упомянутые результаты выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ: совершенное исполненіе обязательствъ послѣдовало на сумму долговъ въ 281.828,500 ф. ст., полное банкротство — на сумму 157.799,700, частичное банкротство на сумму 175.160,100 ф. ст., т. е. на первую долю приходится 45,89%, а на двѣ послѣднихъ—54,11% [2]).

Статистика иностр. займовъ на лондонскомъ рынкѣ.

[1]) См. E. Struck, Die Effektenbörse, Leipzig 1881, S. 74—87; Prof. G. Cohn, Die auswärtigen Anleihen an der Londoner Börse въ Tübingener Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Jahrgang 1876, S. 410 и слѣд.; Б. Брандтъ, Какъ создаются бумажныя цѣнности, Русское Богатство Сентябрь 1894, стр. 21 и слѣд.

[2]) См. E. Struck, Die Effektenbörse, S. 65—66.

Госуд. задолженность всѣхъ націй.

По разсчету, приводимому Валькеромъ и Ватсономъ, общая сумма государственной задолженности всѣхъ націй (не считая задолженности городовъ, провинцій и т. под.) превышаетъ 4 милліарда ф. ст., изъ которыхъ $3^1/_2$ милліарда ф. ст. приходятся на европейскія государства, 330 милліоновъ ф. ст. на Соединенные Штаты, 200 милл. ф. ст. на средне-и южно-американскія государства и около 10 милл. на Азію и Африку (кромѣ британскихъ владѣній и Египта, которыя включены въ европейскую группу). Европейская група обнимаетъ 18 государствъ, изъ которыхъ два: Греція и Португалія оказались банкротами на сумму около 160 м. ф. ст. Група средне-и южно-американскихъ государствъ обнимаетъ 15 государствъ, изъ которыхъ шесть, а именно: Колумбія, Гондурасъ, Парагвай, С. Доминго, Венецуэла и Гватемала — всѣ очень маленькія, съ общей суммой задолженности, едва достигающей 15 милл. ф. ст.—оказались полными банкротами, а одна изъ нихъ—Аргентина, съ національной задолженностью въ 75 м. ф. ст., оказалась частичнымъ банкротомъ, такъ какъ полные и аккуратные платежи послѣдовали лишь по нѣкоторымъ долгамъ, въ общей суммѣ около 10 м. ф. ст. (хотя впрочемъ въ послѣднее время, благодаря особой финансовой комбинаціи, состоявшейся между аргентинскимъ правительствомъ и групной лондонскихъ капиталистовъ съ Ротшильдомъ во главѣ, т. н. Rothschild-Romero arrangement, предвидится въ будущемъ полное и аккуратное исполненіе обязательствъ со стороны Аргентины); остальныя 8 государствъ этой групы, съ общей задолженностью въ 122 милл. ф. ст., болѣе или менѣе находятся въ критическомъ положеніи, хотя ни одно изъ нихъ, однако, не останавливало до сихъ поръ своихъ платежей.

Потери европейцевъ на иностранныхъ цѣнностяхъ.

Такимъ образомъ, изъ общей суммы 4 милліардовъ ф. ст. государственной задолженности всѣхъ странъ, въ недоимкѣ оказались 238 милл. ф. ст. или около 6%. Само собою разумѣется, что % этотъ долженъ увеличиться, если къ упомянутой суммѣ прибавить задолженность городовъ, провинцій, а также не прямые государственные долги, каковы

напр. гарантированные государствомъ закладные листы земельныхъ банковъ, или облигаціи желѣзныхъ дорогъ, по которымъ въ свою очередь платежи не послѣдовали [1]).

Болѣе подробныя свѣдѣнія о недоимкахъ средне- и южно-американскихъ государствъ мы находимъ въ отчетахъ, публикуемыхъ ежегодно коммитетомъ упомянутой уже нами лондонской ассоціаціи держателей иностранныхъ цѣнностей. Такъ по отчету за 1893 г. оказывается, что недоимки государствъ въ 1893/4 году составляли:

Государства.	По главному долгу.	По срочнымъ купонамъ.
Аргентина: провинц. займы . . .	18.303,610 ф. ст.	3.505,245 ф. ст.
» муниципальн. займы . . .	1.984,000 » »	428,536 » »
» закладные листы	15.013,108 » »	— » »
Колумбія	1.913,500 » »	1.406,782 » »
Прежнія конфедератив. государ. . .	2.418,800 » »	4.910,164 » »
Гондурасъ . . .	5.398,570 » »	9.760,515 » »
Либерія	100,000 » »	190,000 » »
Луизіана	184,432 » »	— » »
Миссиссиппи . . .	1.400,000 » »	3.959,000 » »
Западная Виргинія .	3.047,874 » »	— » »
Всего. .	49.763,874 ф. ст.	24.110,242 ф. ст. [2])

Наконецъ, профессоръ Шмоллеръ приводитъ слѣдующій разсчетъ о потеряхъ, понесенныхъ въ частности германскими капиталистами на иностранныхъ цѣнностяхъ. Всего за 10 лѣтній періодъ 1882—1892 г.г. на трехъ главныхъ германскихъ биржахъ пріобрѣтено было иностранныхъ бумагъ, подвергшихся потомъ обезцѣненію, на номинальную сумму въ 1.297.388,412 мар., а именно:

[1]) Walker and Watson l. c. p. 219—221.

[2]) См. Twenty First Annual general report of the council of the Corporation of foreign bondholders for the year 1893. London March 1894.

Аргентинскія	на сумму.	147.804,360	мар.
Бразильскія	» » .	21.000,500	»
г. Буэносъ-Айрэсъ	» » .	90.061,678	»
Греческія	» » .	210.742,920	»
Лиссабонскія	» » .	44.110,600	»
Мексиканскія	» » .	201.516,436	»
Португальскія	» » .	373.811,960	»
Сербскія	» » .	57.545,458	»
Northern Pacific.	» » .	150.794,500	»
	Всего на сумму.	1.297 388,412	мар.

Бумаги эти, составляющія номинальную цѣнность въ 1,297 милл. мар., вѣроятно уже въ самомъ началѣ были пріобрѣтены по низшему курсу, потребовавшему затраты на нихъ приблизительно 1,100 милл. мар. Изъ нихъ можно считать около $^{2}/_{3}$ потерянными, т. е. отъ 700 до 800 милл. мар. [1]).

Всѣ эти потери, конечно, довольно изрядны и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ для того или другого индивидуальнаго лица могутъ быть даже очень чувствительны; для общей экономіи богатыхъ капиталистическихъ странъ онѣ, однако, имѣютъ слишкомъ мало значенія, чтобъ онѣ могли служить задерживающимъ элементомъ для дальнѣйшаго экспорта капиталовъ за-границу. «Несомнѣнно, говоритъ Шмоллеръ, по поводу упомянутыхъ выше потерь германскихъ капиталистовъ, потери эти составляютъ порядочную сумму, но изъ 4 или 5 милліардовъ иностранныхъ цѣнностей, находящихся въ Германіи, вѣдь это только шестая часть. Противъ этихъ потерь можно поставить барыши, которые Германія получила отъ другихъ иностранныхъ бумагъ. Я думаю, что только на однѣхъ американскихъ и русскихъ бумагахъ Германія получила прибыли въ теченіе 1860—1892 г. до милліарда марокъ, не говоря уже о непосредственныхъ выгодахъ, полученныхъ для экономической жизни страны отъ этихъ иностранныхъ связей [2])».

---

[1]) Börsen Enquete-Commission. Statistische Anlagen. Berlin 1893. S. XXV.
[2]) Börsen-Enquete-Kommission ibid.

Потери часто являются только кажущимися.

Насколько потери, которыя иностранные капиталисты несутъ на пріобрѣтенныхъ ими иностранныхъ бумагахъ, часто являются только кажущимися, можно видѣть изъ слѣдующаго разсчета, приводимаго О. Шмитцемъ. Въ апрѣлѣ 1888 года былъ выпущенъ въ Берлинѣ мексиканскій заемъ въ суммѣ 3.700,000 ф. ст. по курсу 78¹/₄; въ мартѣ 1893 г. курсъ этихъ бумагъ упалъ до 62, т. е. болѣе чѣмъ на 20%. Тѣмъ не менѣе германскіе капиталисты не только ничего не потеряли на этомъ займѣ, но еще отъ него выиграли сравнительно съ тѣмъ, что они имѣли бы, еслибъ помѣщали тѣ же деньги въ германскихъ цѣнностяхъ. Указанный заемъ въ 3.700,000 ф. ст. по курсу 78¹/₄, по тогдашнему разсчету 20,4 мар. за 1 ф. ст. составлялъ цѣнность въ 59.603,100 мар. На это капиталисты получили до 1-го Апрѣля 1894 г. 6 срочныхъ годичныхъ платежей по 6% отъ суммы 3.700,000 фунтовъ ст. — 27.172,800

Эти самые 3.700,000 ф. ст. по понизившемуся курсу 62 и по теперешнему разсчету 20,2 мар. за 1 ф. ст. составляютъ капиталъ въ 45.880,000

Всего. . 73.052,800

За ту же сумму 59.603,100 мар. германскіе капиталисты могли бы тогда купить 3¹/₂% германскій имперскій заемъ по тогдашнему курсу 101,20% на номинальную сумму въ 58.362,757 м. и получить за нихъ въ теченіе 6 лѣтъ %. . . 12.256,180

Цѣнность этихъ бумагъ въ настоящее время по курсу 101,20% . 59.630,100

Всего 71.319,280

Разница. 1.733,829

Т. е. помѣщенный германскими капиталистами въ мексиканскомъ займѣ капиталъ, если даже отсчитать потерю, понесенную ими при этомъ въ размѣрѣ 20%, все-таки принесъ

имъ на $1^3/_4$ милл. больше дохода, чѣмъ еслибъ тотъ же капиталъ былъ помѣщенъ ими въ германскихъ цѣнностяхъ [1]).

Какъ бы то ни было, если даже и признать, что во многихъ случаяхъ европейскіе капиталисты понесли чувствительныя потери на иностранныхъ цѣнностяхъ, то надо думать, что пріобрѣтенный въ этомъ отношеніи опытъ поведетъ не къ тому, чтобы сократился въ будущемъ отливъ европейскихъ капиталовъ въ малокультурныя страны, а лишь къ тому, что капиталисты только станутъ болѣе осторожны, будутъ тщательнѣе взвѣшивать кредитоспособность той или другой страны или шансы доходности тѣхъ предпріятій, въ которыхъ они намѣрены помѣщать свои капиталы. Самое же перемѣщеніе капиталовъ изъ богатыхъ странъ въ бѣдныя будетъ по-прежнему продолжаться безпрерывно, составляя неизбѣжный фактъ, вытекающій изъ всей совокупности экономическихъ условій современныхъ народовъ, какъ-то: чрезмѣрнаго роста капиталовъ въ богатыхъ странахъ и пониженія въ нихъ % на капиталъ; замѣчающагося во многихъ странахъ перепроизводства и ограниченія рынковъ для сбыта, отчасти вслѣдствіе развитія промышленности въ тѣхъ самыхъ странахъ, которыя раньше служили рынкомъ для сбыта; наконецъ, развитія путей сообщенія, дѣлающаго возможнымъ быстрое сношеніе съ самыми отдаленными странами, перемѣщеніе туда не только денежныхъ, но и реальныхъ капиталовъ, надзоръ за этими капиталами и т. д. Съ упомянутымъ неизбѣжнымъ фактомъ, такимъ образомъ, должны считаться обѣ заинтересованныя въ этомъ фактѣ страны, т. е. какъ страна, экспортирующая свои капиталы, такъ и страна, импортирующая ихъ. Мы видѣли, какія послѣдствія экспортъ капиталовъ имѣетъ для странъ экспортирующихъ; обратимся теперь къ изслѣдованію того вліянія, какое приливъ иностранныхъ капиталовъ оказываетъ на страны, импортирующія таковыя.

---

[1]) Otto Schmitz. Die Finanzen Mexicos. Leipzig 1894, S. 195—196.

Глава четвертая.

Значеніе прилива иностранныхъ капиталовъ для бѣдныхъ капиталами странъ.

Влiяніе на интересы производства.

Раньше чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію вліянія иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе разныхъ странъ, на основаніи фактическихъ данныхъ изъ экономической исторіи и статистики этихъ странъ, постараемся анализировать значеніе прилива иностранныхъ капиталовъ для странъ, бѣдныхъ такими капиталами, на основаніи общихъ теоретическихъ соображеній, независимо отъ тѣхъ видоизмѣненій, которымъ это значеніе можетъ подвергаться, подъ вліяніемъ тѣхъ или другихъ мѣстныхъ индивидуальныхъ условій. Для этой цѣли мы разсмотримъ вліяніе прилива иностранныхъ капиталовъ отдѣльно на интересы производства, потребленія, распредѣленія и международнаго обмѣна.

Бѣдность страны при обиліи естественныхъ богатствъ.

Прежде всего необходимо замѣтить, что безъ помощи капитала никакая производительная экономическая дѣятельность немыслима. Капиталъ есть необходимое орудіе производства полезныхъ цѣнностей, необходимый факторъ для созданія богатствъ. Во многихъ странахъ обширныя естественныя богатства остаются втунѣ, только потому, что нѣтъ капиталовъ, необходимыхъ для извлеченія этихъ богатствъ изъ нѣдръ земли и для ихъ дальнѣйшей обработки въ годныя для потребленія цѣнности. Страна можетъ владѣть богатѣйшими желѣзными рудами — и не имѣть подковъ для лошадей, не говоря уже о земледѣльческихъ орудіяхъ и фабричныхъ машинахъ, о рельсахъ для желѣзныхъ дорогъ, о паровозахъ и т. п., — только

потому, что нѣтъ капиталовъ, необходимыхъ для того, чтобъ извлекать руду изъ земли, обработать ее въ желѣзо и это послѣднее превратить въ орудія, машины, рельсы, паровозы и т. д. Страна можетъ владѣть богатѣйшимъ минеральнымъ топливомъ—и быть въ необходимости истреблять свои лѣса и даже навѣки испортить свой климатъ ко вреду своихъ жителей, если у нея нѣтъ необходимыхъ капиталовъ для эксплоатаціи ея каменоугольныхъ копей. Страна можетъ имѣть обширнѣйшія судоходныя рѣки—и крайне нуждаться въ путяхъ сообщенія, потому что у нея нѣтъ капиталовъ для устройства скораго и удобнаго судоходства. Страна можетъ имѣть богатѣйшія хлѣбородныя поля и луга—и извлекать очень ничтожную пользу изъ произведеній своей плодородной почвы, потому что у нея нѣтъ достаточныхъ путей сообщенія, необходимыхъ для перевозки этихъ продуктовъ въ тѣ мѣста, гдѣ они могутъ находить сбытъ, а путей сообщенія у нея нѣтъ, потому что нѣтъ капиталовъ для ихъ сооруженія. Въ странѣ могутъ находиться лучшіе цѣлебные источники, а между тѣмъ населеніе можетъ быть вынуждено искать лѣченія заграницей, или совсѣмъ отказываться отъ него, потому что недостаетъ необходимыхъ средствъ, чтобъ приспособить эти источники для нуждающихся въ лѣченіи и сдѣлать доступнымъ ихъ пользованіе. Можно привести еще многочисленные другіе примѣры того, насколько страна, будучи надѣлена богатыми дарами природы, имѣя благодатный климатъ, плодородную почву, отличное географическое положеніе, прекрасныя судоходныя рѣки, можетъ оставаться бѣдною, только вслѣдствіе отсутствія капиталовъ, составляющихъ главный рычагъ всякаго экономическаго прогреса.

Надежда на „естественный ходъ вещей“.

Конечно, можно возразить, что для подъема экономической дѣятельности взятой нами въ примѣръ страны, вовсе нѣтъ надобности въ приливѣ иностранныхъ капиталовъ, такъ какъ съ теченіемъ времени капиталы найдутся въ самой странѣ, вслѣдствіе естественнаго закона экономической эволюціи. Приливъ иностранныхъ капиталовъ, могутъ возразить, есть нѣчто

внѣшнее, наносное; оживленіе, которое онъ вызываетъ въ экономической дѣятельности страны, будетъ искусственное, не вызываемое естественными потребностями населенія, не имѣющее твердыхъ реальныхъ основаній. Лучше поэтому предоставить все естественному ходу вещей, являющемуся лучшимъ регуляторомъ экономическихъ отношеній, лучшимъ факторомъ хозяйственнаго прогреса.

Это возраженіе имѣло бы извѣстный raison d'être, еслибъ можно было представить себѣ нашу страну совершенно изолированною, или что всѣ прочія страны находятся на той же ступени экономическаго развитія. При современномъ же различіи экономическаго развитія разныхъ народовъ, «естественный ходъ вещей» долженъ только повести къ тому, чтобъ пропасть, раздѣляющая отсталыя въ экономическомъ отношеніи страны отъ передовыхъ, съ каждымъ годомъ увеличивалась и чтобъ произошло полное экономическое подчиненіе первыхъ послѣднимъ. При естественномъ ходѣ вещей, промышленность въ мало культурной странѣ не можетъ развиться и окрѣпнуть, потому что одновременно съ этимъ всегда будетъ существовать въ другихъ странахъ промышленность болѣе развитая, которая, вступивъ въ конкуренцію съ первой, на ея же собственныхъ рынкахъ, неминуемо должна одержать надъ ней верхъ, низведя мало культурную страну до степени производительницы однихъ только сырыхъ продуктовъ. Послѣдней остается тогда только одно средство: оставивъ естественный ходъ вещей, прибѣгнуть къ искусственному огражденію себя высокими пошлинами, чтобъ обезпечить своей національной промышленности самостоятельное развитіе. Но и при этомъ условіи, никогда національная промышленность не можетъ быть доведена до той степени, при которой она могла бы стать равноправной съ промышленностями передовыхъ странъ и способной конкурировать съ ними, потому что какъ бы быстро она ни развивалась, какъ бы она ни содѣйствовала накопленію капиталовъ, одновременно съ этимъ промышленность въ другихъ странахъ будетъ дѣлать еще большіе успѣхи, нако-

пленіе капиталовъ будетъ происходить въ нихъ еще быстрѣе и пропасть, отдѣлявшая прежде мало культурную страну отъ передовыхъ, не только не будетъ уменьшаться, но съ каждымъ годомъ будетъ увеличиваться. Пропасть эта будетъ существовать до тѣхъ поръ, пока обѣ категоріи странъ не будутъ поставлены въ одинаковыя условія относительно пользованія капиталомъ для промышленныхъ надобностей, пока въ культурно-отсталой странѣ капиталъ не будетъ такъ же дешевъ, доступенъ и обиленъ, какъ въ странахъ богатыхъ, а это можетъ быть достигнуто только посредствомъ прилива иностранныхъ капиталовъ.

Такимъ образомъ, еслибъ даже для привлеченія иностранныхъ капиталовъ требовались извѣстныя поощрительныя мѣры, предоставленіе имъ извѣстныхъ преимуществъ, то и тогда эти мѣры и эти преимущества оправдывались бы ожидаемой отъ иностранныхъ капиталовъ пользой. Тѣмъ болѣе капиталы эти желательны, если приливъ ихъ совершается по «естественному ходу вещей», если не только не требуется для нихъ особыхъ преимуществъ, но даже—въ виду фатальной неизбѣжности, съ которою они устремляются въ мало-культурныя страны, не имѣя другого выхода, послѣднія могутъ диктовать ихъ владѣльцамъ извѣстныя условія, въ видахъ предупрежденія вредныхъ отъ нихъ послѣдствія, еслибъ даже таковыя когда-либо и могли произойти.

Развитіе предпріимчивости.

Но отсутствіе капиталовъ не есть единственное препятствіе, тормозящее экономическое развитіе страны. Насколько для страны, обладающей природными богатствами, необходимы капиталы для ихъ эксплоатаціи, настолько же она нуждается въ предпріимчивости и инціативѣ, чтобъ пускать въ оборотъ эти капиталы, давать имъ производительное назначеніе, примѣнять ихъ тамъ, гдѣ въ нихъ болѣе всего ощущается потребность. Конечно, отсутствіе предпріимчивости не всегда есть необходимый спутникъ отсутствія капиталовъ. Соединенные Штаты Сѣверной Америки часто напр. вынуждаемы были прибѣгать къ помощи иностранныхъ капиталовъ, нисколько, однако,

не нуждаясь въ иностранной предпріимчивости, составляющей одну изъ главнѣйшихъ природныхъ чертъ американскаго народа. То же самое слѣдуетъ сказать и о британскихъ колоніяхъ въ Австраліи, которыя хотя и пользовались почти исключительно иностранными капиталами, однако, обязаны своимъ экономическимъ преуспѣяніемъ собственной энергіи, предпріимчивости и инниціативѣ. Въ общемъ, однако, можно считать за правило, что тамъ, гдѣ нѣтъ капиталовъ, тамъ ощущается также недостатокъ въ предпріимчивости и должной энергіи со стороны населенія. Мало того, бываютъ даже случаи, когда капиталы для даннаго промышленнаго предпріятія легко могутъ быть найдены на мѣстѣ, а между тѣмъ дѣло не подвигается впередъ только за недостаткомъ предпріимчивости. Трудно напр. думать, чтобъ въ столицѣ Россіи не нашлось достаточно капиталовъ, чтобъ идти на встрѣчу потребности столичнаго населенія въ квартирахъ, остающейся крайне неудовлетворенной, заставляющей однихъ жить въ окрестностяхъ и пригородахъ и подвергаться разнымъ стѣсненіямъ и неудобствамъ, отдающей другихъ совершенно на произволъ домовладѣльцамъ, диктующимъ имъ драконовскія условія и опутывающимъ ихъ по рукамъ и ногамъ. Точно также странно было бы полагать, что въ Россіи нѣтъ свободныхъ капиталовъ, необходимыхъ для того, чтобы привести кавказскіе минеральные источники и одесскіе цѣлебные лиманы, съ находящимися по близости ихъ лечебными виноградниками и морскими купаньями, въ такое состояніе, которое привлекало бы нашихъ соотечественниковъ къ пользованію этими цѣлебными мѣстами, вмѣсто того, чтобъ тратить ежегодно много милліоновъ на поѣздки заграницу. И въ томъ, и въ другомъ случаѣ остановка только за предпріимчивыми людьми, которые поняли бы назрѣвшую потребность и постарались бы ее удовлетворить. Между тѣмъ, въ томъ и заключается преимущество иностранныхъ капиталовъ, что они являются въ страну не одни, а ихъ сопровождаютъ также предпріимчивость, энергія и инниціатива ихъ владѣльцевъ, которые стараются отыскивать для этихъ

капиталовъ то именно примѣненіе, которое гарантируетъ успѣхъ и, слѣдовательно, наиболѣе соотвѣтствуетъ потребностямъ населенія. Предпріимчивость эта дѣйствуетъ заразительно на туземное населеніе, люди инертные, неподвижные, видя, какъ кругомъ ихъ кипитъ лихорадочная работа, и находясь подъ вліяніемъ оживленія, охватившаго цѣлую мѣстность, благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ и иностранной предпріимчивости, — въ свою очередь становятся дѣятельными и энергичными, и такимъ образомъ мѣстному населенію мало-по-малу прививается духъ предпріимчивости, дающій ему возможность въ будущемъ дѣйствовать самостоятельно, не нуждаясь болѣе ни въ личной помощи иностранцевъ, ни въ помощи ихъ капиталовъ.

Развитіе конкуренціи.

Еще болѣе дѣйствуетъ въ указанномъ направленіи вызываемая приливомъ иностранныхъ капиталовъ конкуренція. Дѣло въ томъ, что не всегда иностранные капиталы находятъ себѣ примѣненіе въ совершенно новыхъ отрасляхъ промышленности, невѣдомыхъ до сихъ поръ въ данной странѣ. Весьма часто случается, что подъ вліяніемъ покровительственныхъ пошлинъ въ данной странѣ успѣла уже развиться какая-либо отрасль промышленности и, достигнувъ извѣстнаго уровня, на этомъ уровнѣ остановилась; дальнѣйшему ея развитію препятствуютъ, съ одной стороны, обезпеченные покровительственною системою доходы, позволяющіе успокоиться на достигнутыхъ результатахъ, а съ другой стороны, инертность и неподвижность туземнаго предпринимательскаго класса, устраняющія внутреннее соперничество и позволяющія каждому въ отдѣльности почивать на лаврахъ.. Появленіе тутъ же на мѣстѣ иностранной конкуренціи кладетъ конецъ этому квіетизму. Дешевизна капитала, примѣненіе усовершенствованныхъ орудій и машинъ, лучшая техническая снаровка и т. под. преимущества иностранныхъ предпринимателей предъ мѣстными — даютъ имъ возможность производить свои товары дешевле и создать серьезную конкуренцію мѣстнымъ предпринимателямъ. Послѣдняя же неминуемо должна заставить мѣстныхъ пред-

принимателей пробудиться отъ своей косности, прибѣгать въ свою очередь къ техническимъ усовершенствованіямъ и къ отысканію новыхъ путей и пріемовъ, которые дали бы имъ возможность выдержать иностранную конкуренцію. Такимъ образомъ, помимо вліянія, оказываемаго приливомъ иностранныхъ конкурирующихъ капиталовъ на интересы мѣстныхъ потребителей, о чемъ будетъ сказано ниже, приливъ иностранныхъ капиталовъ и обусловливаемая имъ мѣстная конкуренція имѣютъ еще косвенное вліяніе на самый классъ мѣстныхъ предпринимателей, развивая въ нихъ духъ предпріимчивости и соперничества, столь необходимый для процвѣтанія всякой національной промышленности.

Возникновеніе новыхъ отраслей дѣятельности.

Но главнымъ образомъ приливъ иностранныхъ капиталовъ имѣетъ благотворное вліяніе, когда онъ бываетъ направленъ къ совершенно новымъ отраслямъ дѣятельности. Представимъ себѣ, что приливъ иностранныхъ капиталовъ направляется къ развитію въ странѣ горно-заводской промышленности. Огромныя пространства рудоносной земли, лежавшія раньше непроизводительно, пріобрѣтаютъ вдругъ громадную цѣнность: прежніе владѣльцы этихъ земель, не извлекавшіе до сихъ поръ изъ нихъ никакой пользы, получаютъ теперь за нихъ громадный эквивилентъ, въ видѣ наличныхъ денегъ, которыя они могутъ употребить на улучшеніе своихъ прочихъ земель, на расширеніе своихъ сельско-хозяйственныхъ операцій, на разныя меліоративныя цѣли. Эти капиталы составляютъ чистый плюсъ для страны, и, смотря по тому, какое назначеніе имъ дадутъ получившіе ихъ прежніе владѣльцы рудоносныхъ земель, они могутъ принести большую пользу всему народному хозяйству. Таково первое дѣйствіе прилива иностранныхъ капиталовъ. Но разумѣется, дѣло не ограничивается одной только покупкой рудоносныхъ земель. За этимъ первымъ актомъ слѣдуетъ постройка заводовъ, мастерскихъ, жилищъ, однимъ словомъ всѣхъ приспособленій, необходимыхъ для горно-заводскаго производства, согласно съ требованіями новѣйшей техники. Матеріалы для этихъ построекъ отчасти привозятся изъ заграницы, отчасти пріобрѣтаются

на мѣстѣ, чѣмъ вызывается оживленная дѣятельность на мѣстѣ по добыванію, обработкѣ и доставкѣ этихъ матеріаловъ. Необходимыя машины, главнымъ образомъ, доставляются изъ заграницы, причемъ казна получаетъ отъ этого извѣстный доходъ, въ видѣ таможенныхъ пошлинъ, а желѣзныя дороги получаютъ доходы отъ ихъ перевозки. Вмѣстѣ съ тѣмъ возникаетъ потребность въ минеральномъ топливѣ для новыхъ заводовъ, вызывающая необходимость въ разработкѣ каменноугольныхъ копей, обыкновенно находящихся по близости. Такимъ образомъ, создается новая отрасль промышленности, требующая въ свою очередь отчужденія земель, постройки необходимыхъ приспособленій, сооруженія рельсоваго пути для перевозки каменнаго угля изъ мѣста его добыванія до мѣста его потребленія. Возникши первоначально въ видѣ вспомогательнаго промысла, для удовлетворенія потребностей сосѣднихъ фабрикъ и заводовъ въ минеральномъ топливѣ, каменно-угольная промышленность скоро получаетъ самостоятельное значеніе, снабжая минеральнымъ топливомъ цѣлый районъ и завоевывая себѣ все новые и новые рынки сбыта.

Образованіе новыхъ центровъ промышленности.

Въ результатѣ всего этого движенія получается то, что цѣлые округи начинаютъ преобразовываться и пріобрѣтать другую физіономію. На мѣстѣ прежнихъ пустопорожнихъ земель возникаютъ болѣе или менѣе значительные поселки съ многочисленными рабочими, мастеровыми, техниками, конторщиками, управляющими, поставщиками, ремесленниками, лавочниками, которые живутъ отъ новой промышленности. Съ каждымъ годомъ населеніе этихъ поселковъ ростетъ и увеличивается, представляя собою новые рынки для сбыта сельско-хозяйственныхъ произведеній. Для земледѣльческой страны это послѣднее обстоятельство имѣетъ чрезвычайно важное значеніе, такъ какъ

Новые рынки для сбыта земледѣльческихъ продуктовъ.

именно отсутствіе рынковъ для сбыта или ихъ чрезмѣрная отдаленность служитъ одной изъ главныхъ причинъ низкаго уровня земледѣлія въ странѣ, существованія экстенсивнаго хозяйства, вмѣсто интенсивнаго, полученія ничтожныхъ выгодъ отъ земледѣльческаго труда. Возникновеніе новыхъ отраслей

промышленности увеличиваетъ классъ людей, не занятыхъ земледѣліемъ, вслѣдствіе чего люди, продолжающіе заниматься земледѣліемъ, должны добывать пропитаніе уже не только для себя, но и для цѣлаго класса другихъ лицъ, для каковой цѣли они должны прибѣгать къ болѣе интенсивному хозяйству и къ болѣе энергичной дѣятельности, зная, что добытый такимъ путемъ добавочный продуктъ не пропадетъ даромъ, а найдетъ легкій и удобный сбытъ почти тамъ же на мѣстѣ. Въ обмѣнъ же за этотъ добавочный продуктъ земледѣльческое населеніе получаетъ необходимыя фабричныя издѣлія, вырабатываемыя промышленными классами, которыхъ оно прежде было лишено, какъ по недостатку средствъ для ихъ пріобрѣтенія, такъ и по отсутствію на мѣстѣ самихъ этихъ издѣлій, обусловливавшемуся отсутствіемъ капиталовъ и предпринимательской дѣятельности.

Такимъ образомъ, отъ прилива иностранныхъ капиталовъ въ конечномъ итогѣ для экономіи страны получается двойной плюсъ: съ одной стороны она пріобрѣтаетъ новыя фабричныя издѣлія, которыхъ она прежде не имѣла, съ другой стороны она получаетъ новый добавочный продуктъ изъ своего сельскаго хозяйства, благодаря болѣе интенсивному хозяйству, обусловливаемому новымъ спросомъ; и то, и другое составляетъ чистый выигрышъ для населенія.

Само собою разумѣется, что указанныя послѣдствія будутъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ больше будетъ количество иностранныхъ капиталовъ, прилившихъ въ страну, чѣмъ разнообразнѣе будутъ тѣ отрасли промышленности, въ которыхъ они найдутъ примѣненіе, чѣмъ шире будутъ районы, охваченные новой промышленностью. Трудно прослѣдить всѣ тѣ многочисленныя измѣненія, которыя развитіе новой промышленности должно вызвать въ самыхъ разнообразныхъ сферахъ народнаго хозяйства, причемъ одно видоизмѣненіе влечетъ за собою другое, послѣдовательно развѣтвляясь на многочисленныя вліянія, направляющіяся во всѣ стороны. Въ общемъ можно сказать, что подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ все на-

родное хозяйство можетъ получить другую физіономію, изъ исключительно земледѣльческаго обратится въ промышленно-земледѣльческое, удовлетворяющее большинство своихъ потребностей въ фабричныхъ издѣліяхъ собственными средствами, достигая въ концѣ концовъ равновѣсія между земледѣльческимъ и промышленнымъ трудомъ, которое составляетъ одно изъ важнѣйшихъ условій для процвѣтанія всякаго государства.

Вліяніе на интересы потребленія.

Но помимо громаднаго значенія для интересовъ производства, приливъ иностранныхъ капиталовъ оказываетъ благотворное вліяніе и на интересы потребленія. Выше мы уже упомянули о тѣхъ случаяхъ, когда иностранные капиталы направляются къ отраслямъ промышленности, зачатки которыхъ уже существуютъ въ странѣ. Конкуренція иностранныхъ предпринимателей съ ихъ дешевыми капиталами и усовершенствованными способами производства, удешевляющими издержки производства, имѣетъ своимъ неизбѣжнымъ слѣдствіемъ удешевленіе самихъ продуктовъ, ими производимыхъ, и облегченіе ихъ доступности для населенія. Но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда иностранные капиталы находятъ себѣ примѣненіе въ совершенно новыхъ отрасляхъ промышленности, когда иностранные капиталисты, повидимому, являются полными монополистами въ своихъ новыхъ предпріятіяхъ и, пользуясь покровительственными пошлинами, ограждающими ихъ отъ иностранной конкуренціи, могутъ назначать произвольныя цѣны и получать непомѣрно высокія прибыли, даже въ такихъ случаяхъ приливъ иностранныхъ капиталовъ, въ конечномъ своемъ результатѣ, ведетъ къ удешевленію товаровъ и къ несомнѣнной выгодѣ потребителей. Дѣло въ томъ, что при той легкости и подвижности, которыя присущи капиталамъ въ ихъ современной формѣ, при томъ неудержимомъ стремленіи капиталовъ эмигрировать изъ болѣе культурныхъ странъ въ страны менѣе культурныя, которое составляетъ столь характерную черту новѣйшаго времени, при отсутствіи всякой преграды для

Удешевленіе товаровъ.

ввоза такихъ капиталовъ со стороны странъ, въ которыя они направляются, иностранные предприниматели, взявшіе на себя разработку какой-нибудь отрасли промышленности въ данной странѣ, вовсе не должны считаться монополистами въ ней. Будучи ограждены покровительственными пошлинами отъ привоза иностранныхъ *товаровъ*, они вовсе не ограждены отъ привоза другихъ же иностранныхъ капиталовъ, которые неминуемо должны устремиться въ ту же отрасль промышленности, если прибыли въ ней окажутся изъ ряда вонъ выходящими; о какой бы то ни было монополіи ихъ и рѣчи быть не можетъ, потому что, хотя они и имѣютъ преимущество предъ мѣстными предпринимателями своимъ опытомъ, техническою сноровкою, дешевизной капитала и т. д., они нисколько не ограждены отъ конкуренціи своихъ же собратьевъ—иностранныхъ предпринимателей, которые обладаютъ тѣми же преимуществами и которые непремѣнно устремятся на ту же отрасль промышленности, представляющую такія хорошія выгоды. Конкуренція эта будетъ столь же дѣйствительна, какъ еслибъ вовсе не было границы, отдѣляющей данную страну отъ капиталистическихъ странъ, такъ какъ фактически такой границы, въ виду существованія полной свободы для ввоза капиталовъ, и не существуетъ, и конкуренція можетъ дѣйствовать въ такой же мѣрѣ, въ какой она дѣйствуетъ въ самой родинѣ иностранныхъ капиталовъ. Конечно, для устраненія этой конкуренціи, образовавшіяся въ данной странѣ иностранныя предпріятія могутъ организоваться въ союзы, синдикаты и т. под., но это зло можетъ быть устранено существующимъ законодательствомъ. А разъ конкуренція будетъ существовать, то населеніе отъ этого можетъ только выиграть, такъ какъ неизбѣжнымъ ея послѣдствіемъ должно быть удешевленіе товаровъ.

Конкуренція иностранныхъ капиталовъ между собою.

Можно даже думать, что допущеніе прилива иностранныхъ капиталовъ является однимъ изъ радикальнѣйшихъ средствъ для рѣшенія дилеммы, предъ которою бываетъ поставлено государство, когда ему приходится выбирать между интересами

Согласованіе протекціонизма съ интересами потребителей.

потребителей и интересами національной индустріи, при установленіи своего таможеннаго тарифа. Интересы развитія національной промышленности несомнѣнно требуютъ установленія высокихъ таможенныхъ пошлинъ, которыя бы ограждали юную національную промышленность отъ иностранной конкуренціи и дали бы ей возможность окрѣпнуть и стать на твердую почву. Но эти интересы идутъ въ разрѣзъ съ интересами потребителей, для которыхъ весьма важно получать предметы потребленія по дешевой цѣнѣ. Доколѣ будутъ существовать высокія пошлины, трудно ожидать, чтобъ внутренняя конкуренція между мѣстными предпринимателями довела ихъ въ скоромъ будущемъ до удешевленія товаровъ къ выгодѣ потребителей, въ виду слабаго развитія предпріимчивости, составляющаго обыкновенно главный недостатокъ подобной страны и позволяющаго предпринимателямъ ограничиваться рутинными пріемами производства и устанавливать высокія цѣны на свои товары, въ полной увѣренности, что не скоро явятся другіе предприниматели, которые будутъ прибѣгать къ болѣе усовершенствованнымъ способамъ производства и вообще будутъ довольствоваться меньшимъ доходомъ. Такимъ образомъ, насажденіе національной промышленности покупается нерѣдко слишкомъ дорогою цѣною—ущербомъ, наносимымъ интересамъ потребителей, которые могли бы покупать дешевле заграницей. Приливъ иностранныхъ капиталовъ и примѣненіе ихъ въ мѣстныхъ предпріятіяхъ примиряютъ оба эти противоположные интересы. Съ одной стороны они даютъ твердый фундаментъ для развитія національной промышленности, а съ другой стороны они ведутъ, какъ было объяснено выше, къ удешевленію товаровъ, ко взаимной выгодѣ предпринимателей и потребителей.

Возраженія противъ иностранныхъ капиталовъ.

Можно, пожалуй, противъ этого возразить, что если иностранные капиталы и ведутъ въ конечномъ результатѣ къ удешевленію товаровъ, то приливомъ ихъ въ страну нисколько, однако, не достигается вторая, еще болѣе важная цѣль—насажденіе и развитіе *національной* промышленности,

такъ какъ промышленность отдается въ руки иностранцевъ, которымъ всякіе мѣстные національные интересы совершенно чужды и которые поэтому только будутъ стремиться къ тому, чтобы какъ можно больше наживаться и быстрѣе высасывать соки изъ данной страны. Можно далѣе возразить, что приливъ иностранныхъ капиталовъ равносиленъ заключенію иностраннаго займа, по которому страна обязана выплачивать ежегодно большіе проценты въ видѣ высокихъ дивидендовъ, идущихъ заграницу, и притомъ даже не пріобрѣтая самого капитала, такъ какъ предпріятія остаются вѣчно въ рукахъ иностранцевъ. Страна, такимъ образомъ, обречена быть вѣчной должницей чужихъ странъ, работать исключительно на пользу иностранцевъ, тратить свой національный трудъ исключительно на обогащеніе другихъ странъ. Вмѣсто того, чтобъ достигнуть самостоятельнаго развитія, страна очутится въ совершенной зависимости отъ иностранцевъ, въ состояніи постоянной задолженности предъ ними, а это въ свою очередь можетъ, въ случаѣ политическихъ осложненій, повести къ весьма серьезнымъ неблагопріятнымъ послѣдствіямъ, къ ухудшенію расчетнаго баланса, къ расшатанію финансоваго положенія и, въ конечномъ результатѣ, къ полному экономическому и даже политическому порабощенію данной страны другими странами, являющимися въ этомъ случаѣ ея кредиторами.

Приведенныя возраженія вводятъ насъ въ совершенно новый кругъ идей, касающихся значенія прилива иностранныхъ капиталовъ для интересовъ распредѣленія, для интересовъ расчетнаго баланса и, наконецъ, для общегосударственныхъ и политическихъ интересовъ данной страны. Постараемся разобраться въ этихъ вопросахъ.

Вліяніе на интересы распредѣленія.

Прежде всего, съ точки зрѣнія распредѣленія, было бы ошибочно полагать, что иностранныя предпріятія ничего не даютъ странѣ, такъ какъ весь доходъ отъ нихъ, въ видѣ прибыли или дивиденда, уходитъ заграницу. Во 1-хъ, не вся при-

Отливъ прибылей за границу.

быль или дивидендъ непремѣнно будетъ уходить заграницу. Дѣло въ томъ, что для помѣщенія въ иностранныхъ предпріятіяхъ обыкновенно идутъ не тѣ капиталы, которые составляютъ плоды мелкихъ сбереженій и владѣльцы которыхъ ждутъ съ нетерпѣніемъ доходовъ съ нихъ, чтобъ жить на эти доходы. Такіе мелкіе капиталисты помѣщаютъ свои сбереженія или въ предпріятіяхъ и фондахъ собственной страны, или если и въ иностранныхъ цѣнностяхъ, то только въ фондовыхъ бумагахъ, дающихъ, хотя сравнительно и не очень большой, но зато вполнѣ обезпеченный доходъ. Для помѣщенія же въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ идутъ обыкновенно капиталы такихъ лицъ, которыя смотрятъ на свои капиталы лишь какъ на средство для накопленія новыхъ богатствъ, а не какъ на необходимый источникъ жизни. Можно a priori сказать, что такія лица, получивъ дивидендъ съ своихъ новыхъ иностранныхъ предпріятій, употребятъ если не все, то извѣстную часть на расширеніе этихъ предпріятій и на увеличеніе ихъ производительности, или на устройство новыхъ предпріятій въ той странѣ, такъ что въ результатѣ они будутъ употреблены на мѣстѣ и принесутъ хозяйственному развитію страны пожалуй больше пользы, чѣмъ еслибъ они получались мѣстными менѣе предпріимчивыми капиталистами и были бы употреблены на нужды потребленія.

Во 2-хъ, если даже допустить, что вся чистая прибыль или дивидендъ съ иностранныхъ предпріятій уйдетъ заграницу, то все-таки было бы большой ошибкой утверждать, что національный доходъ страны не получитъ никакого приращенія отъ новыхъ предпріятій, а населеніе не получитъ никакой матеріальной пользы. Дѣло въ томъ, что національный доходъ отъ промышленныхъ предпріятій вовсе нельзя отождествлять съ доходами предпринимателей, и чистая прибыль послѣднихъ вовсе не исчерпываетъ собою всей той суммы дохода, которую страна, въ общей сложности, получаетъ отъ своей промышленности; прибыль предпринимателей можетъ быть очень ничтожной, а приращеніе національнаго дохода очень значи-

Приращеніе національнаго дохода.

тельно, смотря по тому количеству интересовъ, которые охватываетъ данная промышленность. Каждое промышленное дѣло даетъ средства къ существованію цѣлой массѣ людей, не только непосредственно отъ него живущихъ и питающихся его соками, каковы: рабочіе, мастеровые, техники, конторщики, управляющіе, но и многимъ постороннимъ лицамъ, каковы: поставщики, лавочники, ремесленники и т. д.; возлѣ каждаго завода существуетъ школа, гдѣ требуется учитель, лѣчебница, гдѣ требуется врачъ и врачебный персоналъ, лавочникъ, у котораго заводской персоналъ забираетъ необходимые ему товары, ремесленники, удовлетворяющіе потребностямъ того же заводскаго персонала, включая и рабочихъ, въ платьѣ и обуви и пр. Доходы всѣхъ этихъ лицъ, хотя формально и не входятъ въ счетъ издержекъ производства даннаго промышленнаго дѣла (доходы врача и учителя, впрочемъ, очень часто входятъ тамъ, гдѣ обязательно существуютъ школы и больницы на счетъ промышленныхъ предпріятій), фактически, однако, черпаются изъ того-же источника, и поскольку этими лицами что-нибудь сберегается, національный доходъ получаетъ приращеніе, получаетъ чистый плюсъ помимо прибыли предпринимателей. Но этого мало. Каждое крупное предпріятіе вызываетъ къ жизни множество другихъ предпріятій, доставляющихъ для перваго необходимыя вспомогательныя средства и матеріалы и могущихъ въ свою очередь принимать болѣе или менѣе значительные размѣры. Основная черта всякаго крупнаго предпріятія заключается въ томъ, что вложенный въ него основной капиталъ составляетъ лишь часть тѣхъ громадныхъ денежныхъ средствъ, которыя привлекаются къ предпріятію, собственно для самого веденія дѣла, и которыя составляютъ оборотный капиталъ, часто многократно превышающій по своимъ размѣрамъ основной капиталъ. Когда иностранецъ устраиваетъ въ данной странѣ промышленное предпріятіе, съ основнымъ капиталомъ примѣрно въ милліонъ рублей, то было бы большой ошибкой полагать, что этотъ милліонъ рублей есть единственный капиталъ, который привлекается въ

страну для эксплоатаціи даннаго предпріятія. Вмѣстѣ съ этимъ основнымъ капиталомъ, въ большинствѣ случаевъ едва достаточнымъ для устройства самого завода и его оборудованія, иностранный капиталистъ приноситъ съ собою еще и свою *кредитоспособность*, которая для успѣшнаго хода дѣла не менѣе необходима, чѣмъ наличные капиталы предпринимателя, его предпріимчивость и предпринимательскія способности. Благодаря этой кредитоспособности, предприниматель получаетъ возможность привлекать къ предпріятію еще другіе капиталы, служащіе для его *оборота*, а этотъ послѣдній можетъ въ 10, 15, 20 разъ быть больше того основного капитала, который затраченъ на самое основаніе и оборудованіе предпріятія. Очевидно, что значеніе даннаго предпріятія для интересовъ народнаго хозяйства слѣдуетъ измѣрять не количествомъ его основного капитала, а всей суммой его оборота, всей суммой тѣхъ интересовъ, которые оно охватываетъ, суммой всѣхъ тѣхъ уплатъ, которыя производятся изъ даннаго предпріятія производителямъ сырья и топлива, производителямъ разныхъ вспомогательныхъ средствъ и матеріаловъ, служащимъ и рабочимъ, владѣльцамъ перевозочныхъ средствъ и т. под. Хлопчатобумажная фабрика, напр., можетъ стоить милліонъ рублей, а сумма ежегодно затрачиваемыхъ ею средствъ на пріобрѣтеніе топлива, на покупку хлопка и разныхъ матеріаловъ, на уплату за ихъ перевозку, на вознагражденіе рабочимъ и служащимъ, на уплату за перевозку уже готовыхъ издѣлій на мѣсто назначенія и т. д.—можетъ составлять 10 милл. руб. Еслибы не существовала хлопчатобумажная фабрика, не существовали бы плантаціи хлопка, каменноугольныя копи, красильныя фабрики, перевозочныя средства и т. д., или существовали бы въ гораздо меньшемъ размѣрѣ и объемѣ. Существованіе одной отрасли промышленности по необходимости вызываетъ къ жизни другую отрасль промышленности, служащую ей подспорьемъ. Для пивовареннаго завода, напр., кромѣ матеріаловъ, необходимыхъ собственно для производства, оказывается необходимымъ также громадный запасъ бутылокъ,

обусловливающій въ свою очередь цѣлое производство, которое дастъ средства къ жизни и извѣстный доходъ цѣлому классу людей. Не будь пивовареннаго завода, не существовалъ бы и стекольный заводъ, не существовали бы и тѣ доходы, которые получаютъ владѣлецъ завода, его рабочіе, служащіе и лица, занимающіяся перевозкой и поставкой стекла изъ стеклянаго завода въ пивоваренный. Но всѣ эти многочисленныя лица, какъ и тѣ, которыя получили примѣненіе для своего труда, благодаря существованію хлопчато-бумажной фабрикѣ, могутъ принадлежать къ кореннымъ жителямъ и очевидно, что всѣ ихъ доходы, вызываемые къ жизни открытіемъ иностранцемъ хлопчато-бумажной фабрики или пивовареннаго завода, и въ балансѣ послѣднихъ значащіеся въ числѣ издержекъ производства, составятъ чистый плюсъ для страны, и по скольку эти доходы будутъ сберегаться, составятъ приращеніе національнаго богатства, хотя бы чистая прибыль самой хлопчато-бумажной фабрики или пивовареннаго завода ушла за границу.

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ, что когда рѣчь идетъ о доходѣ даннаго предпріятія, то слѣдуетъ принять во вниманіе не только чистый доходъ или прибыль самаго предпринимателя, но и всю сумму многочисленныхъ доходовъ, которые получаются массою разнообразныхъ лицъ, благодаря существованію того же предпріятія, и размѣръ которыхъ опредѣляется всей суммой оборота даннаго предпріятія; чѣмъ оборотъ этотъ больше, тѣмъ больше сумма доходовъ, получаемыхъ страною, благодаря вызванному даннымъ предпріятіемъ примѣненію національнаго труда. Очевидно, чистая прибыль предпринимателя есть только часть общаго дохода, получаемаго страною отъ предпріятія; первая имѣетъ частное значеніе для индивидуальныхъ интересовъ даннаго лица, второй имѣетъ общее значеніе, важное для интересовъ всего народнаго хозяйства. Чистая прибыль предпринимателя можетъ быть непомѣрно велика по отношенію къ *основному* капиталу, вложенному имъ въ дѣло, но она составитъ лишь незначи-

тельную часть по отношенію къ суммѣ того оборота, который былъ созданъ предпріятіемъ, благодаря кредитоспособности предпринимателя, и который въ настоящемъ случаѣ именно имѣетъ рѣшающее значеніе. При основномъ капиталѣ, напр., въ 1.000,000 руб., годичная чистая прибыль предпринимателя въ 300,000 р. можетъ представляться непомѣрно великой и возбудитъ мысль о томъ, что въ теченіи какихъ нибудь трехъ лѣтъ капиталъ иностранца будетъ возвращенъ обратно, уйдетъ заграницу и страна останется не при чемъ. Но если принять во вниманіе, что кромѣ основного капитала въ 1.000,000 р. иностранцемъ привлечены были въ страну еще другіе капиталы въ видѣ кредита, давшіе ему возможность имѣть оборотъ напр. въ 10 м. р., то упомянутый % чистой прибыли окажется значительно ниже и во всякомъ случаѣ составляющимъ лишь извѣстную долю въ общей суммѣ прибыли или дохода, полученной страною отъ даннаго предпріятія. Можно сожалѣть о величинѣ и этой доли и стремиться къ тому, чтобы съ теченіемъ времени она все болѣе и болѣе уменьшалась, путемъ возникновенія новыхъ предпріятій и усиленія конкуренціи. Но само собою разумѣется, было бы ошибкой отождествлять эту долю со всей прибылью и полагать, что съ уходомъ этой доли заграницу, страна останется не при чемъ.

При такихъ условіяхъ очевидно также, что не можетъ быть рѣчи о сравненіи прилива иностранныхъ капиталовъ съ заключеніемъ иностраннаго займа. При заключеніи займа за границей, капиталъ въ болѣе или менѣе короткій промежутокъ времени истребляется, а страна на долгое время остается вынужденной платить ежегодно проценты иностранцамъ изъ своего бюджета, причемъ каждая ежегодная уплата этихъ % составляетъ прямую убыль изъ національнаго дохода, ничѣмъ не вознаграждаемую и не восполняемую. Наоборотъ, когда страна ежегодно отсылаетъ извѣстную сумму денегъ за границу въ видѣ дивидендовъ съ находящихся въ ней иностранныхъ предпріятій, то эти дивиденды нисколько не затрогиваютъ національ-

нальнаго дохода, нисколько не причиняютъ ему убыли, такъ какъ они создаются капиталомъ, пришедшимъ изъ за границы же, послѣдній самъ на себя работаетъ, причемъ, какъ мы только что видѣли, онъ даже ежегодно создаетъ прямое приращеніе національному доходу страны.

Вліяніе на рабочую плату.

Но приливъ иностранныхъ капиталовъ имѣетъ еще непосредственное значеніе для интересовъ распредѣленія. Мы говоримъ о вліяніи его на рабочую плату и вообще на улучшеніе быта рабочаго класса. Помимо того, что приливъ иностранныхъ капиталовъ, обусловливая усиленный спросъ на трудъ, уже этимъ самымъ долженъ привести къ увеличенію рабочей платы, этотъ послѣдній результатъ достигается еще другимъ путемъ. Дѣло въ томъ, что обычное явленіе, сопровождающее приливъ иностранныхъ капиталовъ, заключается въ пріѣздѣ въ страну, вмѣстѣ съ ними, также и техниковъ, механиковъ, мастеровыхъ и даже рабочихъ. Послѣдніе, конечно, пріѣзжаютъ въ страну не въ такомъ количествѣ, какое требуется для дѣла, такъ что къ нимъ тотчасъ же присоединяются мѣстные рабочіе. Въ первое время плата тѣмъ и другимъ бываетъ не одинакова, во 1-хъ потому, что иностранные рабочіе болѣе умѣлы, болѣе знаютъ свое дѣло, съ большей технической сноровкой и, слѣдовательно, болѣе производительны, во 2-хъ потому, что потребности у нихъ гораздо выше и они на родинѣ привыкли къ болѣе высокой платѣ. Такое положеніе дѣла, однако, не можетъ продолжаться слишкомъ долго. Съ одной стороны практически является неудобнымъ въ одномъ и томъ же предпріятіи дѣлить рабочихъ на два лагеря, изъ которыхъ одинъ оказался бы въ привиллегированномъ положеніи по отношенію къ другому, получая болѣе высокое вознагражденіе за одинъ и тотъ же трудъ, а съ другой стороны, сами мѣстные рабочіе съ теченіемъ времени научаются у своихъ иностранныхъ собратьевъ умѣнью работать производительнѣе, пріобрѣтаютъ такую же техническую сноровку и опытность, вслѣдствіе чего они начинаютъ также *заслуживать* уравненія ихъ въ рабочей платѣ

съ ихъ иностранными собратьями. Вмѣстѣ съ тѣмъ къ нимъ прививаются также культурныя привычки послѣднихъ, общій уровень ихъ потребностей — тотъ Standart of life, который является однимъ изъ регуляторовъ высоты рабочей платы — возвышается до уровня потребностей рабочихъ болѣе культурной страны, и это, въ свою очередь, должно отразиться на общемъ уровнѣ ихъ рабочей платы, въ смыслѣ постепеннаго ея возвышенія, послѣдствіемъ чего является также постепенное возвышеніе рабочей платы и въ тѣхъ отрасляхъ промышленности, которыя принадлежатъ туземнымъ предпринимателямъ. Съ теченіемъ времени пришлые механики, мастеровые и рабочіе сливаются съ мѣстнымъ населеніемъ, ассимилируются съ нимъ, входятъ всецѣло въ его составъ посредствомъ брачныхъ союзовъ, все болѣе и болѣе утрачивая свою политическую и общественную связь со старой родиной и сохраняя лишь свои старыя культурныя привычки и потребности, которыя они прививаютъ путемъ ассимиляціоннаго процесса окружающей ихъ средѣ. Прежнія иностранныя предпріятія, если и продолжаютъ оставаться въ рукахъ иностранныхъ капиталистовъ, все болѣе и болѣе утрачиваютъ свой иностранный характеръ, иностранный элементъ въ средѣ служащихъ и рабочихъ становится все меньше, прежніе пришлые иностранные механики, не говоря уже о рабочихъ, съ теченіемъ времени съ успѣхомъ замѣняются коренными, и только присутствіе въ высшемъ персоналѣ служащихъ еще извѣстнаго числа иностранцевъ свидѣтельствуетъ о томъ, что предпріятіе это основано иностранцами. Однако, съ теченіемъ времени и этотъ элементъ можетъ стать совершенно незамѣтнымъ.

Ассимиляція иностранцевъ съ коренными жителями.

Вопросъ о переходѣ предпріятій къ кореннымъ жителямъ.

Конечно, гораздо труднѣе переходъ самихъ предпріятій въ руки коренныхъ жителей. Трудно полагать, чтобы иностранные капиталисты, разъ попало въ ихъ руки выгодное предпріятіе, согласились скоро разстаться съ нимъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда вмѣстѣ съ иностранными капиталами иностранцы сами пріѣзжаютъ въ страну и пріобрѣтаютъ тамъ прочную осѣдлость, указанное обстоятельство не имѣетъ

серьезнаго значенія. Можно ожидать, что съ теченіемъ времени лица эти сольются съ мѣстнымъ населеніемъ, и страна въ лицѣ ихъ пріобрѣтетъ полезныхъ и дѣльныхъ граждан. Въ большинствѣ случаевъ, однако, предпріятія основываются акціонерными анонимными обществами, участники которыхъ остаются на родинѣ, не имѣя другого отношенія къ данному предпріятію, кромѣ «рѣзанія купоновъ». Такая связь, конечно, очень непрочная и въ каждую данную минуту можетъ прерваться, въ зависимости отъ колебанія денежнаго рынка и отъ индивидуальныхъ обстоятельствъ даннаго держателя бумажной цѣнности. Но это нисколько не гарантируетъ перехода предпріятій въ руки коренныхъ жителей. Акціи естественно будутъ отчуждаться иностранными предпринимателями за границей, по той простой причинѣ, что, вслѣдствіе ихъ высокой доходности, онѣ будутъ котироваться по высокой же цѣнѣ, недоступной для капиталистовъ бѣдной страны. Если, напр., предпріятіе даетъ изъ года въ годъ доходъ въ 20%, то естественно, что за границей, гдѣ общая прибыль примѣрно не превышаетъ 5%, акція такого предпріятія, номинально стоющая 500 р., будетъ котироваться по цѣнѣ 2,000 р., и столь же естественно, что охотники на пріобрѣтеніе этой акціи скорѣе найдутся за границей, чѣмъ въ странѣ нахожденія предпріятія, гдѣ общій уровень % выше и гдѣ, слѣдовательно, капиталисты могутъ найти гораздо болѣе выгодное помѣщеніе для своихъ капиталовъ. При такихъ условіяхъ, весьма трудно ожидать, чтобы основанное иностранцами предпріятіе въ близкомъ будущемъ перешло въ руки мѣстныхъ жителей. Нельзя отрицать, что это одна изъ самыхъ невыгодныхъ сторонъ прилива иностранныхъ капиталовъ, но разумѣется послѣдствія ея будутъ далеко не одинаковыя для странъ съ небольшой территоріей и слабыхъ въ политическомъ отношеніи, и странъ, достигшихъ извѣстнаго политическаго могущества и управляющихся твердой властью. Въ странахъ первой категоріи сосредоточеніе промышленности въ рукахъ иностранцевъ можетъ дѣйствительно повести къ порабощенію страны, къ уста-

новленію государства въ государствѣ, къ подчиненію интересовъ населенія интересамъ небольшой кучки лицъ, совершенно чуждыхъ ему по религіи, національности, политическимъ стремленіямъ и историческимъ традиціямъ. Совершенно въ другомъ положеніи находится страна, достигшая извѣстной политической силы, имѣющая вполнѣ установившіеся устои національной жизни и управляющаяся твердой государственной властью. Для такихъ странъ пріобрѣтеніе иностраннымъ элементомъ извѣсной матеріальной силы въ странѣ не можетъ представлять серьезной опасности, такъ какъ государственная власть можетъ быть достаточно сильна, чтобы наложить на эту силу должную узду, національные устои могутъ быть достаточно крѣпки, чтобы оказать этой силѣ должное сопротивленіе. Во всякомъ случаѣ, вопросъ о національзированіи иностранныхъ предпріятій въ такой странѣ есть лишь вопросъ времени. Чѣмъ болѣе экономическія силы страны будутъ развиваться, чѣмъ болѣе въ ней станутъ накопляться собственные капиталы и чѣмъ дешевле, вслѣдствіе этого, капиталы эти въ ней станутъ, тѣмъ скорѣе туземные капиталисты будутъ стремиться пріобрѣтать находящіеся въ странѣ иностранныя предпріятія, уже въ силу того обстоятельства, что предпріятія эти уже готовыя и что нечего трудиться надъ тѣмъ, чтобы ихъ создать. Съ другой стороны, туземные капиталисты всегда будутъ имѣть преимущество предъ иностранными въ томъ, что они находятся близко къ дѣлу, и это обстоятельство въ свою очередь будетъ способствовать постепенному переходу, съ теченіемъ времени, иностранныхъ предпріятій къ туземнымъ капиталистамъ. Многочисленные факты свидѣтельствуютъ о томъ, что въ тѣхъ странахъ, которыя достигли извѣстной политической силы, основывавшіяся въ нихъ иностранныя предпріятія въ концѣ концовъ національзировались, подъ вліяніемъ ассимилирующей силы, несомнѣнно присущей каждому крѣпкому политическому организму. Мы уже выше указали, какую громадную роль играли иностранные капиталисты и иностранные капиталы въ созданіи матеріальнаго благополучія

Примѣры націонализированія иностранныхъ предпріятій.

Англіи; съ теченіемъ времени отъ этихъ иностранцевъ не осталось ни слѣда, Англія же вышла изъ этого процесса сильной и могущественной, какъ въ экономическомъ, такъ и въ политическомъ отношеніи. Саксонія обязана развитіемъ своей бумагопрядильной промышленности англичанамъ, точно также какъ Вестфалія обязана развитіемъ своей горнозаводской промышленности бельгійцамъ и французамъ, а между тѣмъ въ настоящее время о связи промышленности этихъ нѣмецкихъ провинцій съ иностранцами существуютъ одни только историческія воспоминанія. Соединенные Штаты Сѣверной Америки своимъ безпримѣрнымъ экономическимъ развитіемъ значительно обязаны англійскому капиталу, однако, никто не станетъ сомнѣваться въ совершенной политической и экономической независимости американцевъ отъ вліянія англичанъ. То же самое слѣдуетъ сказать о Венгріи, промышленность которой всецѣло обязана своимъ развитіемъ нѣмецкому капиталу; въ настоящее время промышленность эта имѣетъ вполнѣ національный характеръ, какъ это прекрасно обнаружилось на послѣдней Будапештской выставкѣ, по случаю тысячелѣтія Венгріи. Что касается Австріи, то можно въ видѣ примѣра привести два важнѣйшія ея кредитныя учрежденія—Boden-Credit-Anstalt и Länderbank, — основанныхъ на французскій капиталъ; въ настоящее время связь этихъ учрежденій съ французами чисто номинальная, и можно ихъ вполнѣ считать національными учрежденіями. Всѣ эти примѣры указываютъ, что тамъ, гдѣ народно-хозяйственный организмъ успѣлъ достаточно окрѣпнуть и развиться, онъ получаетъ свойство поглощать и растворять всѣ входящіе въ его составъ чужіе элементы, которые рано или поздно должны поддаваться ассимилирующей силѣ, свойственной всякому здоровому организму.

Вліяніе на международный обмѣнъ.

Намъ остается еще опредѣлить значеніе прилива иностранныхъ капиталовъ для структуры международнаго обмѣна страны, для ея расчетнаго баланса. Если приливъ иностран-

ныхъ капиталовъ совершается въ видѣ государственнаго заграничнаго займа, то очень возможно, что часть этого займа уйдетъ обратно за границу—или, лучше сказать, не будетъ вовсе получена оттуда—для уплаты % по прежнимъ долгамъ и для уравненія, такимъ образомъ, расчетнаго баланса. Мы говоримъ только «возможно», потому что часто также бываетъ, что государственный заемъ заключается для производительныхъ цѣлей, и тогда онъ можетъ быть весь затраченъ, именно, на эти цѣли. Въ послѣднемъ случаѣ послѣдствія для расчетнаго баланса страны будутъ тѣ же самыя, какъ отъ прилива иностранныхъ капиталовъ въ частныя промышленныя предпріятія. Раньше, чѣмъ выяснить эти послѣдствія, постараемся уяснить самое понятіе о расчетномъ балансѣ страны, дающемъ весьма часто поводъ къ недоразумѣніямъ, главнымъ образомъ, къ смѣшенію съ понятіемъ о торговомъ балансѣ, отъ котораго онъ отличается столь же существенно, какъ цѣлое отличается отъ входящей въ него части.

Расчетный и торговый балансъ.

Между тѣмъ, какъ торговый балансъ есть разница между вывозомъ и ввозомъ данной страны въ данный періодъ времени, расчетный балансъ заключаетъ въ себѣ разницу между суммой всѣхъ обязательствъ и суммой всѣхъ требованій данной страны по отношенію ко всѣмъ прочимъ странамъ.

Страна A можетъ быть должна странѣ B:

1) вслѣдствіе превышенія ея ввоза надъ вывозомъ (торговый балансъ);

2) вслѣдствіе необходимости уплаты % по займамъ;

3) вслѣдствіе необходимости уплатить самые долги;

4) вслѣдствіе необходимости уплатить за разныя услуги;

5) вслѣдствіе необходимости высылать живущимъ заграницей подданнымъ деньги на жизнь;

6) вслѣдствіе того, что подданные эмигрируютъ и увозятъ съ собою капиталы или имъ высылаютъ падающія на ихъ долю наслѣдства;

7) вслѣдствіе необходимости высылать иностранцамъ прибыли отъ принадлежащихъ имъ въ данной странѣ предпріятій;

8) вслѣдствіе помѣщенія своихъ капиталовъ въ иностранныхъ фондахъ, промышленныхъ предпріятіяхъ и т. д.

Всѣ эти причины создаютъ для страны А обязательства по отношенію къ странѣ В и соотвѣтственныя требованія страны В къ странѣ А. Само собою разумѣется, что если страна В должна странѣ А по всѣмъ этимъ поводамъ, то отношенія будутъ обратныя [1]).

Изъ сказаннаго видно, что торговый балансъ составляетъ лишь часть расчетнаго баланса, причемъ, какъ мы уже выяснили въ предыдущей главѣ, торговый балансъ можетъ быть для данной страны благопріятнымъ, а расчетный балансъ неблагопріятнымъ, и наоборотъ.

Обратимся теперь къ послѣдствіямъ, которыя долженъ имѣть приливъ иностранныхъ капиталовъ въ мѣстныя предпріятія для расчетнаго баланса страны.

Усиленіе ввоза товаровъ.

Очевидно, что приливъ этотъ будетъ совершаться въ двухъ формахъ: частью въ видѣ заграничныхъ товаровъ (орудій, машинъ, матеріаловъ), необходимыхъ для сооруженія новыхъ заводовъ, ихъ оборудованія и эксплоатаціи, частью въ видѣ наличныхъ денегъ для уплаты стоимости земель, жалованья служащимъ и рабочимъ, покупки мѣстныхъ матеріаловъ и т. д. Въ первомъ отношеніи, вслѣдствіе лишняго ввоза, торговый балансъ страны, бывшій раньше благопріятнымъ, можетъ оказаться менѣе благопріятнымъ, или даже совсѣмъ неблагопріятнымъ, смотря по количеству этого лишняго ввоза. Но эта «неблагопріятность» будетъ только кажущаяся. Она была бы дѣйствительна только въ томъ случаѣ, если бы этотъ лишній ввозъ создалъ соотвѣтственное требованіе другихъ странъ по отношенію къ данной странѣ на сумму этого ввоза, требованіе, которое послѣдняя должна была бы чѣмъ-нибудь компенсировать. Но на самомъ дѣлѣ такое требованіе не создается; весь этотъ лишній ввозъ составляетъ чистый плюсъ

---

[1]) См. D-r O. Martens. Die Einwirkungen des Werte-Verkehrs mit dem Auslande auf das Volksvermögen und den Volkswohlstand, Berlin 1897, S. 22—23.

для страны, который она, по крайней мѣрѣ въ данный моментъ, ничѣмъ не обязана компенсировать. Это обязательство можетъ возникнуть только тогда, когда иностранный владѣлецъ даннаго предпріятія пожелаетъ его ликвидировать и, продавъ его на мѣстѣ, забрать вырученную сумму на родину. Но это можетъ произойти только въ будущемъ, при совершенно другомъ положеніи торговаго и расчетнаго баланса, а потому для даннаго момента не имѣетъ значенія. Для даннаго момента лишній привозъ создастъ только прямое приращеніе національнаго богатства, безъ необходимости что-нибудь уплатить за это приращеніе изъ расчетнаго баланса.

Приливъ звонкой монеты.

Что же касается той части иностранныхъ капиталовъ, которая будетъ приливать въ страну прямо въ видѣ звонкой монеты, то благопріятное вліяніе этой части на расчетный балансъ очевидно съ перваго же взгляда. Средства денежнаго обращенія страны увеличатся на всю сумму привозимой изъ заграницы звонкой монеты. Если расчетный балансъ страны въ данный моментъ неблагопріятенъ, если напр. странѣ приходится высылать 10 милліоновъ рублей лишнихъ своимъ подданнымъ, живущимъ за границей, то привозимая изъ заграницы звонкая монета будетъ компенсировать оказавшійся въ денежномъ обращеніи страны пробѣлъ, и равновѣсіе расчетнаго баланса возстановится; если же расчетный балансъ и безъ того находится въ равновѣсіи, то оказавшаяся въ странѣ, вслѣдствіе прилива иностранныхъ капиталовъ, излишняя звонкая монета дастъ возможность или увеличить привозъ товаровъ, или уменьшить вывозъ, обращая его на внутреннее потребленіе, или, наконецъ, усилить средства обращенія въ самой странѣ, что можетъ сопровождаться весьма благопріятными послѣдствіями для внутренняго экономическаго развитія страны.

Конечно, всѣ эти вліянія будутъ имѣть мѣсто только въ первый годъ послѣ прилива иностранныхъ капиталовъ. Но даже въ послѣдующее время, когда по этимъ капиталамъ станутъ получаться плоды, и часть этихъ плодовъ уйдетъ за границу,

не произойдетъ ухудшенія въ расчетномъ балансѣ, потому что средства для уплаты дивидендовъ за границу будутъ браться не изъ наличнаго капитала страны, а изъ его приращенія, созданнаго тѣми же иностранными капиталами. Если уплата дивидендовъ за границу произойдетъ въ видѣ звонкой монеты, то получившійся дефицитъ въ средствахъ обращенія будетъ возмѣщенъ обратнымъ же приливомъ денегъ изъ заграницы—вслѣдствіе болѣе усиленнаго вывоза туземныхъ товаровъ. Вывозъ же послѣднихъ не будетъ потерей для національнаго богатства, такъ какъ на ту же сумму національное богатство увеличится отъ годичнаго дохода новыхъ предпріятій, который останется въ странѣ. Если напр. предположить, что годичный доходъ новыхъ предпріятій составитъ 10 милліоновъ рублей, то разумѣется доходъ этотъ будетъ состоять не въ наличныхъ деньгахъ, а въ извѣстномъ количествѣ товаровъ, напр. желѣзной рудѣ, рельсахъ, машинахъ и т. под. товарахъ, цѣнностью въ 10 милліоновъ рублей. Очевидно, что если для возмѣщенія убыли, происшедшей въ расчетномъ балансѣ страны, вслѣдствіе необходимости высылки этихъ 10 милл. наличными деньгами, придется странѣ вывозить на такую же сумму лишнее количество зерновыхъ продуктовъ, то этотъ вывозъ не будетъ потерей для національнаго богатства, такъ какъ на ту же сумму страна пріобрѣла лишнее количество другихъ товаровъ (желѣзную руду, рельсы и пр.), которыхъ безъ того страна не имѣла бы. Только въ томъ случаѣ, когда иностранный владѣлецъ предпріятія будетъ отчуждать его мѣстнымъ капиталистамъ, произойдетъ отливъ капиталовъ, который можетъ отразиться неблагопріятно на расчетномъ балансѣ. Но само собою разумѣется, что подобное отчужденіе произойдетъ только тогда, когда въ странѣ накопится достаточно свободныхъ капиталовъ и когда, слѣдовательно, подобныя колебанія не въ состояніи будутъ произвести въ ней серьезныхъ затрудненій.

Наконецъ, укажемъ еще на послѣдній случай, при которомъ приливъ иностранныхъ капиталовъ можетъ имѣть то или

другое вліяніе на международный обмѣнъ, именно на случай международныхъ политическихъ замѣшательствъ. Конечно, когда приливъ иностранныхъ капиталовъ совершается въ формѣ иностранныхъ займовъ, то въ случаѣ международныхъ политическихъ осложненій получаются крайне неблагопріятные для страны результаты: курсъ ея фондовъ за границей роняется, послѣдніе выбрасываются обратно на національный рынокъ, значительно обезцѣненные, туземные владѣльцы фондовъ въ свою очередь отъ этого обезцѣненія терпятъ громадные убытки, общее довѣріе къ странѣ теряется и все народное хозяйство приходитъ въ растройство [1]). Ничего подобнаго не можетъ произойти, когда иностранные капиталы приливаютъ для помѣщенія въ промышленныхъ предпріятіяхъ. Въ случаѣ политическихъ осложненій, у того или иного иностраннаго капиталиста можетъ явиться желаніе продать свои туземныя фабрики во чтобы то ни стало, по какой угодно цѣнѣ. Но это можетъ быть только на руку мѣстнымъ капиталистамъ, которые воспользуются случаемъ выгодно пріобрѣтать доходныя предпріятія, находившіяся до сихъ поръ въ рукахъ иностранцевъ. Во всякомъ же случаѣ, упадокъ цѣнности этихъ предпріятій, вслѣдствіе политическихъ событій, не можетъ имѣть никакого серьезнаго вліянія на общее экономическое положеніе страны, кромѣ развѣ того, что этотъ моментъ можетъ оказаться благопріятнымъ для перехода прежнихъ иностранныхъ предпріятій въ руки мѣстныхъ капиталистовъ.

Измѣненіе характера ввоза и вывоза.

Перечисленныя нами разнообразныя послѣдствія прилива иностранныхъ капиталовъ для международнаго обмѣна, по самому существу своему, однако, имѣютъ лишь временный характеръ. Но приливъ иностранныхъ капиталовъ ведетъ также къ глубокимъ кореннымъ послѣдствіямъ для международнаго обмѣна, если не въ настоящемъ, то въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ. Подъ вліяніемъ этого прилива значи-

[1]) См. Б. Ф. Брандтъ, Теорія вексельнаго курса, Москва 1892, стр. 45 и слѣд.

тельно измѣняется характеръ народно-хозяйственной дѣятельности страны, и соотвѣтственно съ этимъ и товарный обмѣнъ ея съ другими странами получаетъ другое направленіе. Вмѣсто того, чтобы ограничиваться ролью лишь производительницы сырья, посылающей это сырье за границу и получающей его потомъ въ обработанномъ видѣ обратно въ формѣ промышленныхъ издѣлій, страна будетъ отнынѣ сама перерабатывать часть своего сырья, будетъ удовлетворять своимъ потребностямъ въ промышленныхъ издѣліяхъ собственными силами и средствами и мало по малу освободиться отъ той экономической зависимости, въ которой она находилась до сихъ поръ по отношенію къ другимъ, опередившимъ ее странамъ. Характеръ какъ вывоза, такъ и ввоза ея совершенно измѣнится. Если часть своего сырья она и теперь будетъ вывозить въ прежнемъ видѣ, то зато другая часть будетъ ею уже вывозиться въ болѣе или менѣе обработанномъ видѣ, напр. часть зерновыхъ продуктовъ будетъ вывозиться въ формѣ готовой муки, часть ржи — въ формѣ спирта и т. п., благодаря чему расширится сфера примѣненія національнаго труда, и страна будетъ получать доходъ отъ другихъ странъ не только за свое сырье, но и за его обработку. Точно также измѣнится и характеръ ввоза. Въ первое время прилива иностранныхъ капиталовъ, какъ мы уже упомянули выше, ввозъ даже значительно увеличится, но онъ главнымъ образомъ будетъ заключаться въ машинахъ и орудіяхъ производства. Съ теченіемъ времени, однако, эти самыя машины и орудія дадутъ возможность производить на мѣстѣ такіе товары, которые раньше привозились изъ-заграницы, страна будетъ снабжать свои внутренніе рынки собственнымъ производствомъ, экономическая ея самостоятельность все болѣе и и болѣе будетъ увеличиваться, пока наконецъ она достигнетъ того положенія, когда характеръ какъ вывоза, такъ и ввоза ея не будетъ находиться болѣе въ зависимости отъ чисто случайнаго обстоятельства, что она вступила на путь экономическаго развитія по времени позже своихъ сосѣдей, а будетъ

исключительно опредѣляться естественными условіями ея почвы, климата, географическаго положенія и т. п., т. е. единственно нормальными условіями, создающими raison d'être для взаимнаго обмѣна товаромъ между странами, равноправными между собою не только въ политическомъ, но и въ экономическомъ отношеніи.

Приведенный анализъ показываетъ, что приливъ иностранныхъ капиталовъ въ страну, нуждающуюся въ подобныхъ капиталахъ, при нормальныхъ условіяхъ, долженъ повести къ весьма благотворнымъ результатамъ для разнообразныхъ интересовъ народнаго хозяйства, каковы: интересы производства и потребленія, интересы рабочаго класса и интересы между народнаго обмѣна. Разумѣется, эти результаты могутъ значительно видоизмѣняться въ зависимости отъ специальныхъ условій, въ которыхъ находится страна, привлекающая иностранные капиталы, отъ степени ея культуры и политическаго развитія, отъ самого способа ея привлеченія иностранныхъ капиталовъ, способа ихъ примѣненія и т. д. Очевидно, что страна молодая, едва только начинающая заселяться, съ приливомъ къ ней ежегодно все новыхъ и новыхъ свѣжихъ силъ изъ другихъ странъ, должна испытывать нужду въ иностранныхъ капиталахъ и ощущать на себѣ послѣдствія ихъ прилива совсѣмъ въ другой степени, чѣмъ страна, хотя тоже бѣдная, но прошедшая болѣе или менѣе продолжительный путь въ своемъ историческомъ развитіи, съ давно сложившимися правами, обычаями и характеромъ населенія, равномѣрно увеличивающагося, съ вылившимися давно въ опредѣленныя формы экономическими, соціальными и бытовыми условіями, очень медленно поддающимися измѣненію и преобразованію. Вслѣдствіе этого, для полнаго выясненія интересующей насъ проблемы, намъ остается обратиться къ нѣкоторымъ странамъ въ отдѣльности, чтобы на основаніи фактическихъ данныхъ о послѣдствіяхъ, какія имѣлъ приливъ

Неодинаковое вліяніе для разныхъ странъ.

иностранныхъ капиталовъ для этихъ странъ, провѣрить приведенные нами выше теоретическіе выводы. Само собою разумѣется, что ни предѣлы настоящаго труда, ни имѣющійся въ запасѣ матеріалъ не позволяютъ останавливаться на каждой странѣ въ отдѣльности и изслѣдовать перемѣны, произведенныя въ ней иностранными капиталами. Мы поэтому ограничимся лишь нѣкоторыми наиболѣе типическими въ этомъ отношеніи странами, значительно различающимися между собою какъ по степени своей культуры, такъ и по вліянію, какое на нихъ имѣлъ приливъ иностранныхъ капиталовъ. Наиболѣе характерными въ этомъ отношеніи странами являются Аргентина и Мексика, австралійскія колоніи Англіи, Соединенные Штаты Сѣверной Америки и Балканскія государства. Къ изслѣдованію вліянія иностранныхъ капиталовъ въ каждой изъ этихъ странъ въ отдѣльности мы теперь и обратимся.

Глава пятая.

Вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ Аргентинѣ.

Южно-американскія государства.

Посмотримъ сначала, какъ отразилось вліяніе иностранныхъ капиталовъ на экономическую жизнь и благосостояніе средне-и южно-американскихъ государствъ, выступившихъ на историческую арену лишь недавно, всего нѣсколько десятилѣтій, и по своему быстрому развитію все болѣе и болѣе обращающихъ на себя вниманіе другихъ народовъ.

Изъ этихъ странъ наиболѣе типичными представляются Аргентина и Мексика. Будучи болѣе или менѣе сходны между собою по своему географическому положенію, климатическимъ условіямъ, характеру населенія и политическому устройству, какъ и по своему историческому прошлому, республики эти, однако, значительно отличаются одна отъ другой по своимъ естественнымъ богатствамъ, равнымъ образомъ по тому вліянію, какое на нихъ имѣлъ приливъ иностранныхъ капиталовъ. Разсмотрѣніе этого вліянія для каждой изъ этихъ странъ въ отдѣльности и сопоставленіе полученныхъ такимъ образомъ данныхъ между собою можетъ повести къ весьма любопытнымъ выводамъ.

Аргентинская республика.

Аргентинская республика, состоящая изъ 14 провинцій или штатовъ и 9 территорій, получила свое нынѣшнее государственное устройство лишь недавно, лѣтъ 30 тому назадъ. Сбросивъ съ себя испанское иго въ началѣ нынѣшняго столѣтія, провинціи эти долгое время вели между собою междуусобную войну, пока наконецъ онѣ соединились вмѣстѣ въ одну общую

федеративную республику въ 1862 г., съ главнымъ городомъ Буэносъ-Айресъ. По занимаемому ею пространству (2.894,257 кв. километровъ въ 1893 году), Аргентина занимаетъ среди средне- и южно-американскихъ республикъ второе мѣсто (первое занимаетъ Бразилія); по количеству населенія (4.270,000) третье мѣсто (первое занимаетъ Бразилія, второе Мексика); по густотѣ же населенія (1,6 жителей на 1 кв. килом.) она занимаетъ одно изъ самыхъ послѣднихъ мѣстъ (Мексика имѣетъ 6,3 жителей на 1 кв. килом.) [1]. Главный источникъ богатства страны составляютъ земледѣліе и скотоводство и связанные съ ними промыслы, каковы винокуреніе, сахаровареніе, кожевенный промыселъ, приготовленіе мясныхъ тушъ (такъ называемыхъ Saladeros), играющее особенную роль въ промышленности страны, и т. д. По своему скотоводству Аргентина занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди всѣхъ странъ земного шара, такъ какъ по количеству своихъ овецъ она стоитъ почти на одной высотѣ съ Австраліей и Соединенными Штатами Сѣверной Америки, по количеству же крупнаго рогатаго скота она уступаетъ только Россіи и Соединеннымъ Штатамъ [2]. Въ одной провинціи Буэносъ-Айресъ насчитывалось въ 1887 г. $4^3/_4$ милліона крупнаго рогатаго скота, 58 милліоновъ овецъ, и 2,4 милл. лошадей, во всей же Аргентинѣ число головъ крупнаго рогатаго скота достигало 17 милл., овецъ—71,6 милл., лошадей—4,4 милліона [3]. Если скотоводство составляетъ уже съ давнихъ поръ занятіе аргентинскихъ жителей, то земледѣліе возникло тамъ лишь недавно, но зато въ теченіе короткаго времени развилось до такихъ огромныхъ размѣровъ, что сразу выдвинуло Аргентину на степень одной изъ первыхъ странъ по хлѣбному экспорту.

Территорія и населеніе.

Земледѣліе и скотоводство.

---

[1] См. Otto Schmitz, Exotische Werte. Bd. I. Die Finanzen Mexicos, Leipzig 1894, S. 8; Bd. II. Die Finanzen Argentiniens, Leipzig, 1895, S. 16.

[2] O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S. 29.

[3] Foreign Office 1893. Diplomatic and consular reports on Trade and Finance. Report for the Jear 1892 on the general condition of the Argentine Republic.

Еще лѣтъ 20 тому назадъ Аргентина удовлетворяла свою потребность въ зерновыхъ продуктахъ привозомъ послѣднихъ изъ Чили, и для жителей степей, кормившихся почти исключительно мясомъ, потребленіе зерновыхъ продуктовъ составляло рѣдкость. Въ настоящее время, не говоря уже о томъ, что страна удовлетворяетъ собственнымъ производствомъ всю потребность населенія въ хлѣбѣ, что самое потребленіе значительно увеличилось, какъ вслѣдствіе привычки, такъ и вслѣдствіе увеличенія населенія болѣе чѣмъ вдвое, и что, наконецъ, значительная часть продуктовъ идетъ на другія отрасли производства, какъ напр., винокуреніе [1],—Аргентина стала еще вывозить свой хлѣбъ въ Европу, выступая довольно значительнымъ конкурентомъ старымъ экспортирующимъ странамъ, каковы: Россія, Соединенные Штаты, Остъ-Индія и т. д. Между тѣмъ какъ въ 1885 г. она вывезла всего 78,493 тоннъ пшеницы, 7,447 тоннъ пшеничной муки, вывозъ пшеницы въ 1894 г. достигалъ 1.608,249 тоннъ, а пшеничной муки 40,758 тоннъ [2]). По вычисленіямъ Beerbohm'a, весь привозъ пшеницы въ Европу въ 1893 г. составлялъ 11,250,000 тоннъ, привозъ же этого продукта изъ Аргентины составлялъ 1,008,000 тоннъ, т. е. участіе Аргентины въ снабженіи Европы пшеницей составляло 10%. По вычисленію статистика Helguera, главнѣйшія экспортирующія хлѣбъ страны имѣли въ 1893 г. запасы для вывоза заграницу, послѣ удовлетворенія своихъ собственныхъ потребностей, въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Хлѣбный экспортъ.

Россія	36.000,000	гектолитровъ.
Соединенные Штаты .	25.000,000	»
Остъ Индія	18.000,000	»
Аргентина	15.400,000	»

Т. е. Аргентина занимала четвертое мѣсто, между тѣмъ какъ прочія экспортныя страны, каковы: Австро-Венгрія, Румынія Болгарія, Сербія, Австралія и Канада, располагали гораздо

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 34.

[2]) См. Handels—Museum № 9 vom 4 März 1897, S. 121.

меньшимъ количествомъ для экспорта [1]). Если же принять во вниманіе, что въ Аргентинѣ находится подъ культурой лишь около 15 милл. акровъ земли, или всего лишь 6,2% всего количества земли, годной для обработки, составляющей 240 милл. акровъ [2]), что первыя двѣ земледѣльческія колоніи были основаны лишь въ 1856 г., третья въ 1858 г., 4-я и 5-я въ 1863 г., 6-я въ 1872 г. и лишь въ 1878 г. онѣ достигли 51 (въ настоящее время число этихъ колоній простирается до 600 [3]), то станетъ понятнымъ то громадное развитіе, которое еще ожидаетъ аргентинское земледѣліе въ будущемъ.

Иностранные капиталы въ Аргентинѣ.

Само собой разумѣется, что естественныя богатства аргентинской республики, обнаружившіяся съ такою быстротой въ теченіе столь незначительнаго промежутка времени, не могли не обратить на себя вниманія европейской публики. Европейскіе капиталы посыпались въ Аргентину, словно изъ рога изобилія. Лихорадочно стали строить желѣзныя дороги, учреждать банки, основывать акціонерныя компаніи. Въ теченіе какихъ-нибудь 15 лѣтъ было затрачено иностранныхъ капиталовъ въ Аргентинѣ:

		Долларовъ зол.
на желѣзныя дороги		312.500,000
» ипотечный кредитъ		101.000,000
На промышленныя предпріятія:		
1) сахарные заводы и фабрики мясныхъ консервовъ. . . .	6.700,000	
2) банки	20.000,000	
3) трамваи	15.000,000	
4) телеграфныя общества. . .	2.200,000	
5) общества газоваго освѣщенія	4.900,000	
		49.700,000
Всего.		463.200,000 [4])

[1]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens S, 31.
[2]) Statesmans Jearbook for 1897, p. 326.
[3]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S. 33.
[4]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S, 94.

Заключеніе иностранныхъ займовъ.

Не довольствуясь этимъ естественнымъ приливомъ капиталовъ въ страну, правительство стало въ свою очередь привлекать капиталы изъ-за границы, заключая на европейскихъ денежныхъ рынкахъ, преимущественно на лондонскомъ, одинъ заемъ за другимъ; примѣру федеративнаго правительства послѣдовали провинціи и города, заключая въ свою очередь займы на иностранныхъ рынкахъ. Въ теченіе короткаго промежутка времени задолженность Аргентины достигла колоссальныхъ размѣровъ, а именно:

Въ золотой валютѣ.

	Капиталъ.	Годовые %%.
Задолженность государства. . .	299.502,901	16.279,857
» провинцій . . .	177.169,186	10.416,023
» городовъ	27.121,711	1.485,258
	503.793,798	28.181,138

Въ бумажной валютѣ.

Задолженность государства. . .	63.520,042	3.059,426
» провинцій . . .	109.947,518	7.784,690
» городовъ	46.541,653	2.968,615
	220.009,213	13.812,731

Если обратить задолженность въ бумажной валютѣ въ валюту золотую, по среднему золотому курсу за 1893 г. въ 330%, то общая задолженность Аргентины золотомъ составитъ 570.463,471 долл., съ ежегодными процентами золотомъ въ суммѣ 32.366,814 долл.

Наоборотъ, если по тому же курсу обратить задолженность въ золотой валютѣ въ валюту бумажную, то общая задолженность Аргентины составитъ 1.882.529,454 долл., съ ежегодными процентами въ суммѣ 106.810,486 долл. [1]).

Считая золотой долларъ равнымъ 1,80 кредитнаго рубля, оказывается, что общая задолженность Аргентины превышаетъ

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 195.

1 милліардъ кред. руб., за которые она должна ежегодно платить однихъ процентовъ около 60 милліоновъ кред. руб.

На каждаго жителя задолженность страны составляетъ 441 дол. въ бумажной валютѣ, или 134 дол. въ золотой валютѣ, съ ежегодной уплатой процентовъ по нимъ 25 дол. въ бумажной валютѣ, или 7,6 дол. въ золотой валютѣ.

Причины дурного вліянія иностранныхъ капиталовъ.

Понятно, что при малочисленности населенія страна не могла выдержать такой громадной задолженности и въ концѣ концовъ должна была сокрушиться подъ тяжестью нахлынувшихъ на нее иностранныхъ капиталовъ Крахъ долженъ былъ неизбѣжно наступить, и дѣйствительно наступилъ. Причины этого краха заключались, во 1-хъ, въ чрезмѣрности капиталовъ, нахлынувшихъ въ страну, и, во-вторыхъ, въ крайне расточительномъ веденіи государственнаго хозяйства со стороны аргентинскаго правительства, съ преступной безпечностью мотавшаго деньги направо и налѣво, безъ всякихъ соображеній государственной пользы, безъ всякихъ разсчетовъ, что деньги эти когда нибудь нужно будетъ отдавать, а лишь пользуясь настоящей минутой, благо находятся довѣрчивые люди, которые деньги даютъ. Разсмотримъ обѣ эти причины въ отдѣльности.

Постройка жел. дорогъ.

Самой производительной и необходимой тратой капиталовъ слѣдуетъ считать постройку желѣзныхъ дорогъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ странѣ молодой, съ малочисленнымъ населеніемъ, имѣющей по своему плодородію и по своимъ естественнымъ богатствамъ всѣ шансы къ быстрому развитію, проведеніе желѣзныхъ дорогъ является однимъ изъ лучшихъ средствъ для ея колонизаціи. Подобно тому, какъ въ древности города строились возлѣ большихъ рѣкъ, т. е. возлѣ естественныхъ путей сообщенія, такъ въ нашъ вѣкъ, вѣкъ пара и желѣза, въ молодыхъ, только-что начинающихъ колонизироваться, странахъ города строятся возлѣ желѣзныхъ дорогъ, въ противоположность старымъ обществамъ, гдѣ, наоборотъ, желѣзныя дороги первоначально строились именно для соединенія крупныхъ центровъ между собою. Проведеніе такихъ до-

рогъ дастъ возможность колонизаціи идти впередъ, проникать все далѣе и далѣе отъ береговой полосы въ глубь страны. Такимъ именно путемъ шла колонизація Запада въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, и очевидно, что проведеніе первыхъ линій въ молодой Аргентинѣ должно было также принести огромную пользу странѣ. Вмѣсто, однако, соблюденія въ послѣдующую пору извѣстной постепенности и умѣренности въ дальнѣйшемъ развитіи сѣти, въ соотвѣтствіи съ ростомъ населенія, аргентинское правительство форсировало постройку желѣзныхъ дорогъ, которая приняла чисто спекулятивный характеръ. Въ 1863 году Аргентина имѣла всего 61 кил. желѣзныхъ дорогъ, въ 1873 г. длина желѣзнодорожной сѣти равнялась 1,104 кил., въ 1883 г. — 3,123 кил., въ 1893 г. — 13,961 кил., на которые былъ потраченъ капиталъ въ 428 милл. долл. зол., или болѣе 800 милл. кред. руб.[1]). «Вообще, говоритъ Schmitz, концессіонированіе желѣзныхъ дорогъ составляетъ одно изъ самыхъ больныхъ мѣстъ въ экономической жизни Аргентины. Концессій съ гарантіей правительства или безъ нея раздавалось въ безчисленномъ множествѣ, очень часто людямъ, которые, имѣя какое-либо вліяніе на руководящихъ правительственныхъ лицъ, заручались концессіями не съ цѣлью постройки желѣзныхъ дорогъ, а чтобы наживаться путемъ шахерства добытыми концессіями. Въ теченіе 3 лѣтъ 1885—1888 гг. было роздано 30 концессій; въ одномъ только 1887 г. было роздано 17 концессій на 9,200 кил. новыхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ около 8,000 кил. съ гарантіей. Въ 1889 г. роздано было еще 39 концессій на 12,000 кил. новыхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ 11-ти обѣщана гарантія въ 5%. Послѣ разразившагося въ странѣ экономическаго краха, конечно, наступила въ этомъ отношеніи перемѣна. Большое число прежде розданныхъ концессій осталось безъ результата, такъ какъ концессіонеры не имѣли увѣренности въ томъ, что правительство исполнитъ свои

Длина сѣти.

Злоупотребленія концессіями.

1) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 59.

обязательства по гарантіямъ. Но даже за вычетомъ пропавшихъ концессій, принятыя правительствомъ обязательства по гарантіямъ останутся тяжелымъ бременемъ на государственномъ казначействѣ» [1]).

Такимъ образомъ, еслибъ многія концессіи не пропали безъ результата, Аргентина, быть можетъ, вмѣсто 14,000 кил. желѣзныхъ дорогъ, имѣла бы 30,000 кил. Но даже 14,000 кил. оказывается слишкомъ много сравнительно съ числомъ населенія. Сравнивая, напр., Аргентину съ Мексикой въ этомъ отношеніи, мы видимъ, что въ то время какъ въ Мексикѣ на 10,000 кв. кил. пространства приходится 55 кил. желѣзныхъ дорогъ, а на 1 кил. желѣзныхъ дорогъ—1,103 жителей, (считая длину желѣзныхъ дорогъ въ 11,000 кил., пространство страны—въ 1.980,000 кв. кил., а число жителей—12,5 милл. [2]), въ Аргентинѣ на 10,000 кв. кил. приходится 48 кил. желѣзныхъ дорогъ, а на каждый кил. желѣзныхъ дорогъ—305 жителей (считая длину желѣзныхъ дорогъ въ 13,961 кил., пространство—2.894,000 кв. кил., а число жителей—4.270,000 душъ [3]), т. е. на каждый кил. желѣзныхъ дорогъ приходится въ Аргентинѣ почти вчетверо меньше жителей, чѣмъ въ Мексикѣ. Неудивительно поэтому, что при подобной форсированной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, безъ всякаго соображенія съ дѣйствительной потребностью въ нихъ, безъ принятія въ разсчетъ наличныхъ средствъ страны окупить такую сѣть, послѣдняя оказалась выше хозяйственныхъ силъ малочисленнаго населенія, и она легла тяжелымъ бременемъ какъ на правительствѣ, такъ и на самомъ населеніи. Изъ 428 милл. золотыхъ долларовъ, затраченныхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, одни иностранные капиталы составляли 312 милл., причемъ упомянутые 428 милл. дол. распредѣлились слѣдующимъ образомъ:

Несоотвѣтствіе длины сѣти съ потребностями населенія.

Стоимость жел. дорогъ.

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 66.
[2]) O. Schmitz. Die Finanzen Mexicos, S. 7, 50.
[3]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 16, 59.

На постройку казенныхъ желѣзныхъ дор.	42.107,501 дол.
На постройку частныхъ желѣзныхъ дор. съ прав. гар.	113.633,294 »
На постройку частныхъ желѣзныхъ дор. безъ прав. гар.	222.772,343 »
На постройку желѣзныхъ дор. съ субсидіей отъ провинцій	49.376,340 » [1])

Уменьшеніе перевозки товаровъ.

Насколько постройка желѣзныхъ дорогъ превышала потребность страны въ нихъ, видно изъ того, что количество перевезенныхъ товаровъ, вмѣсто возрастанія, еще стало уменьшаться. Такъ оно составляло:

въ 1889 г.	6.643,381 тоннъ
» 1890 »	5.419,772 »
» 1891 »	4.690,969 »
» 1892 »	3.268,441 »
» 1893 »	6.244,150 » [2]).

Убыточность аргентинскихъ жел. дорогъ.

При такихъ условіяхъ и самыя желѣзныя дороги оказались убыточными, или если нѣкоторыя и приносятъ доходъ, то очень незначительный. На каждые 100 дол. валового дохода расходы составляли: на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ 129,4 дол., на гарантированныхъ желѣзныхъ дорогахъ 203,3 дол., на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ 60,7 дол., на провинціальныхъ желѣзныхъ дорогахъ 86,8 дол. На затраченный въ дѣлѣ капиталъ получилась потеря: на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ размѣрѣ 0,219%, на гарантированныхъ желѣзныхъ дорогахъ—0,516%, прибыль же получилась на провинціальныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ размѣрѣ 0,705%, а на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ размѣрѣ 3,283% [3]).

Такимъ образомъ, только частныя дороги оказались безубыточными, и то доходъ ихъ въ сравненіи съ уровнемъ % въ

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 60.
[2]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 59.
[3]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 75.

Аргентинѣ весьма незначительный; казенныя же желѣзныя дороги и особенно дороги, гарантированныя правительствомъ, оказались совершенно убыточными, тѣмъ болѣе тяжелыми для населенія, что платежъ по гарантіи правительство обязано производить въ золотой валютѣ, которая, какъ мы увидимъ ниже, почти въ 4 раза превышаетъ валюту бумажную.

Банковыя учрежденія.

Дальнѣйшая затрата иностранныхъ капиталовъ въ аргентинскихъ предпріятіяхъ заключалась въ учрежденіи различныхъ банковыхъ и кредитныхъ учрежденій. И здѣсь не была соблюдена должная мѣра, должное соотвѣтствіе между дѣйствительной поотребностью страны и возникавшими учрежденіями, вслѣдствіе чего послѣднія вмѣсто пользы принесли только вредъ и въ концѣ концовъ должны были лопнуть. Закономъ 3-го ноября 1887 г. было допущено въ Аргентинѣ безпрепятственное открытіе эммиссіонныхъ банковъ съ правомъ выпуска въ обращеніе банковыхъ билетовъ на слѣдующихъ условіяхъ: 1) Банкъ долженъ быть учрежденъ не менѣе чѣмъ на 10 лѣтъ. 2) Уплаченный наличный складочный капиталъ не долженъ быть менѣе 250,000 дол., причемъ капиталъ этотъ долженъ составлять не менѣе 30% номинальнаго капитала. 3) Банкъ можетъ выпускать банковые билеты, сумма которыхъ не должна превышать 90% уплаченнаго капитала, причемъ обезпеченіемъ этихъ билетовъ должны служить 4½% билеты внутренняго золотого займа, которые банкъ долженъ купить у казны по курсу 85%. Подъ вліяніемъ этого закона всѣ аргентинскія провинціи поспѣшили учредить самостоятельные эммиссіонные банки на капиталы, занятые для этой цѣли въ Европѣ. Начались усиленные выпуски банковыхъ билетовъ, далеко превышавшіе потребности торговли и промышленности и вызвавшіе сильную спекуляцію и грюндерство. Одинъ за другимъ стали возникать новые банки и разныя акціонерныя компаніи. Въ одномъ только 1889 г. было основано 43 новыхъ кредитныхъ учрежденій, съ номинальнымъ

Грюндерство. капиталомъ въ 344 милл. дол. [1]). До какой степени это чрезмѣрное развитіе кредита способствовало грюндерству, можно видѣть изъ слѣдующей статистики роста акціонерныхъ обществъ въ Аргентинѣ:

									Въ дол.
Въ 1882 г.	было	учрежд.	9	акц.	общ.	съ	кап.		9.996,400
» 1883	»	»	8	»	»	»	»		9.206,000
» 1884	»	»	10	»	»	»	»		11.511,383
» 1885	»	»	12	»	»	»	»		12.793,140
» 1886	»	»	15	»	»	»	»		33.746,324
» 1887	»	»	42	»	»	»	»		84.824,755
» 1888	»	»	70	»	»	»	»		214.661,248
» 1889	»	»	132	»	»	»	»		464.605,800
			298						841.345,050

Такимъ образомъ, въ теченіе однихъ только трехъ лѣтъ 1887—1889 было учреждено до 250 акціонерныхъ компаній съ номинальнымъ капиталомъ въ 765.000,000 долларовъ.

По роду предпріятій, упомянутыя акціонерныя компаніи распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

1) Промышленныя предпріятія	209.509,060	дол.
2) Банки	206.801,060	»
3) Общества для торговли земельными участками	194.254,542	»
4) Страховыя общества.	106.961,030	»
5) Общества для эксплоатаціи сельскохозяйственныхъ промысловъ.	61.289,980	»
6) Желѣзнодорожныя общества	38.606,256	»
7) Горнопромышленныя общества. . . .	14.742,162	»
8) Общества судоходства	9.180,960	»
	841.345,050	[2]).

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 99—100.

[2]) См. Otto Hübner, Der finanzielle Zusammenbruch Argentiniens, въ Conrad's Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, 1892, Heft 2. S. 248.

Ненормальныя условія кредита.

При такихъ условіяхъ нечего удивляться, что развитіе кредита въ странѣ приняло крайне уродливый характеръ, ссуды раздавались на право и на лѣво кому попало, безъ всякихъ солидныхъ обезпеченій, въ большинствѣ случаевъ исключительно для спекулятивныхъ цѣлей. Особенно вредную дѣятельность обнаружили банки ипотечнаго кредита, выпуская закладные листы (Cedulas) въ неограниченномъ количествѣ и выдавая ссуду подъ землю по весьма высокой оцѣнкѣ, благодаря чему развилась сильная спекуляція съ земельными участками, поднявшая цѣну на послѣдніе до необычайныхъ размѣровъ. Цѣны на землю въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ удвоились и даже утроились, и купившій какой нибудь участокъ земли могъ уже чрезъ три года получить изъ ипотечнаго учрежденія ссуду, значительно превышавшую сумму, имъ самимъ уплаченную за этотъ участокъ. Въ самомъ городѣ Буэносъ-Айресѣ стоимость кв. метра въ нѣкоторыхъ пунктахъ была поднята до стоимости кв. метра на любомъ изъ парижскихъ бульваровъ [1]). По словамъ англійскаго вице-консула въ Аргентинѣ, Гастреля, въ теченіе шести лѣтъ 1886—1891 г. въ Буэносъ-Айресѣ было продано 41,997 земельныхъ участковъ, съ общимъ протяженіемъ въ 40 милл. кв. метровъ, за общую сумму въ 78 милл. ф. ст. или около 700 милл. руб. Въ одномъ только 1889 г. въ Буэносъ-Айресѣ были заложены въ ипотечныхъ учрежденіяхъ городскіе земельные участки въ количествѣ 5 милл. кв. метровъ, на сумму 4 милл. ф. ст. [2]). Часто на одну и ту же землю ссуда выдавалась 2 раза, и дважды же подъ ея обезпеченіемъ выпускалось соотвѣтственное число закладныхъ листовъ [3]). Однимъ только національнымъ ипотечнымъ банкомъ (Banco Hypotecario Nacional) выпущено было закладныхъ листовъ на 90 милл. дол. кр. и 20 милл.

Спекуляція съ земельными участками.

---

[1]) Hübner l. c. S. 251.

[2]) Report for the jear 1892 on the general condition of the Argentine Republic, p. 48.

[3]) Hübner, l. c. S. 249.

дол. зол. и на такую же почти сумму выдано ссудъ [1]). Понятно, что многіе, купивъ землю по высокой цѣнѣ и получивъ на эту землю ссуду въ большихъ размѣрахъ, не въ состояніи были потомъ исполнять свои обязательства по уплатѣ % и погашенію. Въ 1891 г. недоимки заемщиковъ банка составляли 52%, въ 1892 г. 50%, въ 1893 г. 59% [2]). Изъ числа 7,983 ипотекъ оказались въ 1893 г. въ недоимкѣ 2,108, съ капиталомъ въ 23.166,550 дол. и % по нимъ въ суммѣ 6.709,618 дол. [3]).

Банковый крахъ.

При такихъ условіяхъ неудивительно, что какъ ипотечные банки, такъ и другія кредитныя учрежденія, послѣ нѣсколькихъ лѣтъ подобнаго кредитнаго хозяйства, должны были лопнуть. Начиная съ 1891 г., одинъ за другимъ стали закрываться какъ частные, такъ и провинціальные банки, съ Національнымъ банкомъ во главѣ. Наступилъ всеобщій крахъ, отразившійся довольно чувствительнымъ эхомъ даже на отдаленныхъ европейскихъ рынкахъ. Какъ извѣстно, благодаря этому краху, пошатнулась даже одна изъ солиднѣйшихъ всемірныхъ банковыхъ фирмъ Братья Бэрингъ въ Лондонѣ. Въ настоящее время отъ всѣхъ безчисленныхъ банковыхъ учрежденій, хозяйничавшихъ въ Аргентинѣ въ 80-хъ годахъ, нѣтъ и слѣда.

Уцѣлѣвшіе банки.

Потребностямъ кредита страны удовлетворяютъ теперь только нѣкоторые банки, основанные европейцами, большинство въ видѣ отдѣленій европейскихъ банковъ, каковы:

	Капиталы.		
London and River Plate Bank. . . .	4.500,000	дол.	зол.
Banco Britanico de la America del Sud.	2.500,000	»	»
Banco de Londres y Brazil	3.750,000	»	»
Banco de Italia e Rio de la Plata. . .	5.000,000	»	»
British Bank of South America . . .	2.500,000	»	»
New English Bank of the River Plate.	3 750,000	»	»

[1]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S. 109—111

[2]) Ibid. S. 111.

[3]) Ibid. S. 112.

	Капиталы:
River Plate Trust, Loan aud Agency C°.	3.750,000 дол. зол.
Banque Française du Rio de la Plata.	2.000.000 » »
Deutsche Übersee Bank.	20.000,000 марокъ.
Banco Espanol del Rio de la Plata .	6.000,000 дол. кр.

Банки эти платятъ по текущему счету отъ 2 до $4^1/_2\%$ и взимаютъ по текущему же счету отъ 9 до 12%. Учетъ векселей въ этихъ банкахъ колеблется между 6% и 12% за векселя въ кр. валютѣ, и между 5% и 10% за векселя въ золотой валютѣ [1]).

Благотворное вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ сельско-хоз. промыслахъ.

Только въ нѣкоторыхъ случаяхъ иностранные капиталы имѣли благотворное вліяніе на благосостояніе страны, именно въ тѣхъ, когда капиталы эти были затрачены на сельско-хозяйственные промыслы. Мы уже упомянули о скотобойномъ промыслѣ (Saladeros), весьма развитомъ въ Аргентинѣ и заключающемся въ приготовленіи мясныхъ тушъ для вывоза въ замороженномъ видѣ за границу, разныхъ консервовъ изъ мяса, колбасы, языковъ и т. д. Промыселъ этотъ производится преимущественно на иностранные капиталы иностранными компаніями, каковы: Entre Rios Meat Extract Company, Highland Scoth Coming Company и т. д. Количество убитаго въ этихъ Saladeros крупнаго рогатаго скота составляло: въ 1889—90 г. 763,000 головъ, въ 1890—91 г. 834,600 головъ, въ 1891—92 г. 766,000 головъ. Одна только компанія «La Negra» вывезла за первые $1^1/_2$ года своего существованія 651,520 замороженныхъ барановъ и 4.331 замороженнаго быка. Бараны замораживаются цѣликомъ, быки разрѣзываются предварительно на куски; мѣстами сбыта служатъ: Англія, Франція, Бразилія. Вывозъ замороженныхъ барановъ, начавшійся въ 1882 году съ 44,000 килогр., составлялъ въ 1891 г. 23,278,084 килогр., въ 1892 г. 25.436,000 килогр., въ 1893 г. 25.041,000 килогр. Вывозъ замороженныхъ быковъ составлялъ: въ 1889 г. 734,264

[1]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S. 106.

килогр., въ 1890 г. 662,860 килогр., въ 1891 г. 73,769 килогр., въ 1892 г. 283,687 килогр., въ 1893 г. 2.778,985 килогр. [1]). То же самое слѣдуетъ сказать о другомъ сельско-хозяйственномъ промыслѣ—о мукомольномъ, получившемъ значительное развитіе, преимущественно благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ. Въ 1895 г. въ Аргентинѣ числилось 659 мельницъ, изъ которыхъ 234 паровыхъ, 303 водяныхъ, 17 смѣшанныхъ и 105 приводимыхъ въ дѣйствіе помощью силъ животныхъ. Изъ этого числа 344 мельницы принадлежали аргентинскимъ жителямъ и 315 иностранцамъ. Если, однако, принять во вниманіе, что крупныя паровыя мельницы преимущественно сосредоточены въ столицѣ и въ двухъ главныхъ прибережныхъ провинціяхъ—Буэносъ-Айресъ и Санта-Фе и что въ этихъ провинціяхъ большинство мельницъ принадлежитъ иностранцамъ, между тѣмъ, какъ аборигенамъ преимущественно принадлежатъ мельницы мелкаго типа, разсѣянныя по другимъ провинціямъ, то станетъ очевиднымъ, что преобладающая доля участія въ мукомольномъ промыслѣ, если не по количеству мельницъ, то по количеству производства, принадлежитъ иностранцамъ. Общая стоимость мельницъ, считая постройки, земли, машины, орудія и хлѣбные запасы, составляла около 36 милл. дол., причемъ хлѣбные запасы оцѣнены приблизительно въ 10 милл. дол. Насколько постройка мельницъ имѣла вліяніе на увеличеніе экспорта муки, можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ:

Въ	1891	г.	было	вывезено	7,015	тоннъ	пшеничной муки.
»	1892	»	»	»	18,849	»	»
»	1893	»	»	»	37.921	»	»
»	1894	»	»	»	40,758	»	»
»	1895	»	»	»	53,935	»	»
»	1896	»	»	»	51,732 [2])	»	»

[1]) O. Schmitz, Die Finanzen Argentiniens, S. 45.

[2]) См. Handels—Museum vom 4 März 1897, № 9, S. 121.

Эти случаи благотворнаго вліянія иностранныхъ капиталовъ, вслѣдствіе ихъ раціональнаго примѣненія, однако, совершенно теряются среди массы противоположныхъ случаевъ, явившихся слѣдствіемъ той чрезмѣрности въ наплывѣ иностранныхъ капиталовъ и принятаго ими чисто спекулятивнаго характера, которая очерчена нами выше, какъ одна изъ причинъ финансоваго краха Аргентины.

Расточительное веденіе государственнаго хозяйства.

Вторая причина финансоваго краха аргентинской республики, сказали мы выше, заключается въ безпечномъ до преступности и крайне расточительномъ веденіи государственнаго хозяйства со стороны аргентинскаго правительства. Дѣйствительно, болѣе хищническаго отношенія къ государственнымъ финансамъ, больше мотовства, больше безразсудной траты государственныхъ денегъ на непроизводительныя потребности, болѣе беззастѣнчиваго расхищенія чужихъ денегъ—трудно себѣ и представить. По выраженію Гюбнера, во всей республикѣ нѣтъ столько тюремъ, чтобъ въ нихъ запереть хоть бы самую незначительную часть тѣхъ большихъ и маленькихъ бандитовъ, которые обогатились на счетъ государственной казны [1]). «Подобно юношескому расточителю, говоритъ Шмитцъ, не заботящемуся о томъ, чтобы держать свои расходы въ необходимомъ равновѣсіи, такъ и молодая республика, ея народъ, представительныя учрежденія и правительство хозяйничали напропалую, возведши дорогія, для удовлетворенія лишь потребностямъ роскоши, постройки, предпринявъ общественныя работы или совсѣмъ не доходныя, или обѣщающія доходъ лишь въ будущемъ, нисколько не заботясь о томъ, чтобъ создать для этого необходимыя средства. Буэносъ-Айресъ славится тѣмъ, что въ немъ имѣется самая красивая и самая большая опера въ мірѣ; въ городѣ La Plata сооружена новая гавань, которой только недостаетъ одного—судо-

[1]) Hübner, l. c., S. 240.

ходства; въ самомъ городѣ La Plata, выросшемъ изъ-подъ земли, какъ говорится, въ одну ночь, выстроены одинъ правительственный дворецъ за другимъ, стоящіе теперь совершенно опустѣлыми. И такіе можно было бы привести безчисленные примѣры, какъ государство и провинціи, правительство и законодательныя собранія соперничали между собою въ разрѣшеніи расходовъ, которые, если не были совершенно лишними, то во всякомъ случаѣ могли быть отложены на болѣе поздній періодъ» [1]). Даже въ самое послѣднее время, послѣ того какъ Аргентина, переживъ тяжелый финансовый кризисъ и временно пріостановивъ платежи % по государственному долгу, получила возможность, благодаря выгодной финансовой комбинаціи со своими кредиторами (Romero-Rothschild Arrangement), вновь приступить, хотя въ ограниченной мѣрѣ, къ исполненію своихъ обязательствъ, она первымъ долгомъ послѣ этого соглашенія сочла необходимымъ увеличить діэты своихъ сенаторовъ и членовъ конгресса на $^1/_2$ милл. долл. ежегодно и назначить 6 милл. для постройки новаго зданія для конгресса [2]).

Хроническіе дефициты.

Главнымъ виновникомъ этого расточительнаго веденія финансоваго хозяйства слѣдуетъ считать самый конгрессъ, который, вотируя каждый годъ колоссальные чрезвычайные расходы, на покрытіе которыхъ не существовали и даже не указывались какіе-либо доходы, вызвалъ хроническій дефицитъ въ бюджетѣ страны, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы доходовъ и расходовъ аргентинской республики за періодъ 1882—1893 гг.

Годы.	Доходы.	Расходы.	Изъ нихъ чрезвычайные.	Дефициты.
	Д о л	л а р	о в	ъ.
1882	26.822,320	58.007,158	—	31.184,838
1883	30.050,196	44.831,378	—	14.781,182
1884	37.724,373	56.440,137	24.263,808	18.715,764

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 240.
[2]) O. Ibid., S. 250.

Годы.	Доходы.	Расходы.	Изъ нихъ чрезвычайные.	Дефициты.
	Д о л л а р о в ъ.			
1885	36.416,132	55.505,660	17.573,514	19.089,528
1886	42.250,152	54.458,335	16.111,820	12.208,183
1887	51.582,460	65.141,988	21.878,356	13.559,528
1888	51.640,400	75.877,682	29.872,695	24.237,282
1889	72.903,757	107.251,131	52.568,403	34.347,374
1890	73.150,856	95.363,854	33.517,012	22.212,998

Въ среднемъ ежегодный дефицитъ составлялъ 21.148,520 долл. Для 1891 г. дефицитъ исчислился въ 52.410,763 долл. кред., для 1892 г. дефицитъ равнялся 19.718,414 кред. долл., для 1893 г. хотя оказался излишекъ доходовъ надъ расходами въ 1.990,605 кред. долл., но этотъ излишекъ былъ только кажущійся, вслѣдствіе того, что правительство пріостановило часть платежей по государственному долгу и по желѣзнодорожнымъ гарантіямъ. Еслибы правительствомъ было аккуратно уплачено по всѣмъ этимъ обязательствамъ, то навѣрное и въ этомъ году оказался бы также дефицитъ. Сравненіе вышеприведенныхъ цифръ указываетъ, что главная причина хроническаго дефицита заключалась не столько въ неудовлетворительномъ состояніи государственныхъ доходовъ или въ чрезмѣрности обыкновенныхъ государственныхъ расходовъ, а въ той преступной безпечности, съ которой конгрессъ и правительство назначали чрезвычайные расходы, безъ всякой заботы о возможности когда-либо ихъ покрывать. Это подтверждается также сопоставленіемъ цифръ чрезвычайныхъ расходовъ и дефицитовъ за послѣдніе три года, исчисленные въ кредитной валютѣ.

Годы.	Чрезвычайные расходы.	Дефициты.
	К р е д и т н ы х ъ	д о л л а р о в ъ.
1891	35.357,452	52.410,763
1892	53.896,987	19.718,414
1893	30.419,075 кажущ. изл.	+ 1.990,605 [1])

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 230—232.

Непомѣрный ростъ государственнаго долга

Чтобы покрывать всѣ эти чрезмѣрные расходы, правительству оставался одинъ источникъ—заключать иностранные займы. И оно широко воспользовалось этимъ источникомъ, благо заграничные банкиры всегда были готовы со своими деньгами къ услугамъ правительства. На европейскихъ денежныхъ рынкахъ ежегодно одинъ заемъ заключался за другимъ, и государственный долгъ Аргентины непомѣрно возросталъ. Отдѣльныя провинціи и города соперничали съ правительствомъ въ заключеніи иностранныхъ займовъ и въ непроизводительной ихъ растратѣ. Выше уже приведены нами общія цифры задолженности аргентинской республики и отдѣльныхъ ея провинцій и городовъ, равно какъ размѣръ процентовъ, которые ежегодно требуется уплачивать по этимъ займамъ. Нижеприведенная таблица показываетъ непомѣрный ростъ государственнаго долга Аргентины сравнительно съ ея доходами:

Годы.	Консолидированные государств. долги.			Государственные доходы.		
1880	86.313,102	зол.	долл.	20.247,487	зол.	долл.
1881	107.075,511	»	»	22.057,500	»	»
1882	124.112,684	»	»	26.655,105	кред.	»
1883	128.047,256	»	»	30.713,348	»	»
1884	122.503,098	»	»	37.236,820	»	»
1885	113.381,896	»	»	38.550.972	»	»
1886	117.153,961	»	»	46.634,361	»	»
1887	141.717,849	»	»	56.882,057	»	»
1888	277.462,571	»	»	57.110,734	»	»
1889	295.159,833	»	»	72.976,746	»	»
1890	355.762,141	»	»	73.150,856	»	»
1891	370.367,746	»	»	77.404,328	»	»
1892	425.595,780	»	»	107.725,784	»	»
1893	427.806,890	»	»	125.418,435	»	»[1])

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 198. Цифры эти нѣсколько разнятся отъ приведенныхъ выше цифръ, такъ какъ онѣ составлены на основаніи различныхъ источниковъ, придерживавшихся неодинаковой системы

Несоотвѣтствіе между ростомъ государственнаго долга и ростомъ государственныхъ доходовъ станетъ еще рельефнѣе, если принять во вниманіе, что въ этой таблицѣ государственный долгъ исчисленъ въ золотой валютѣ, а государственные доходы (за исключеніемъ первыхъ двухъ лѣтъ)—въ кредитной. Если перечислить цифры государственныхъ доходовъ въ золотую валюту по курсу 330%, то за 1893 г. получится цифра государственныхъ доходовъ приблизительно 38 милл. золот. долл., т. е. увеличеніе доходовъ съ 1880 г., когда они составляли около 20 милл., менѣе чѣмъ въ 2 раза, между тѣмъ какъ государственный долгъ за это время увеличился въ 5 разъ (въ 1880 г. 86 милл. долл., въ 1893 г.—427 милл. долл.).

Эти безпрерывные займы заграницей, временно помогая правительству выпутываться изъ затруднительныхъ положеній, въ конечномъ своемъ результатѣ только еще болѣе увеличивали дефициты государства, вслѣдствіе необходимости ежегодной уплаты процентовъ по государственному долгу все въ болѣе и болѣе увеличивавшемся размѣрѣ. Осталось еще послѣднее средство—печатаніе бумажныхъ денегъ. Мы уже упомянули выше, что правомъ этимъ широко пользовались не только правительство, но и провинціальные банки, которые даже не были обязаны въ обезпеченіе выпускаемыхъ ими банковыхъ билетовъ держать какой-либо металлическій фондъ, и считалось достаточнымъ «обезпеченіемъ», если они пріобрѣтали на извѣстную сумму государственныя процентныя бумаги. Благодаря такому попустительству со стороны законодательства и правительства, давшему возможность создать деньги изъ ничего, страна была въ теченіе короткаго промежутка времени наводнена бумажными деньгами, сумма которыхъ увеличивалась въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Печатаніе бумажныхъ денегъ.

разсчетовъ по перечисленію золотой валюты на бумажную и т. д. Вообще необходимо замѣтить, что статистическія данныя, касающіяся Аргентины, какъ и Мексики, не вполнѣ надежны, но мы все-таки ихъ приводимъ, такъ какъ они во всякомъ случаѣ даютъ если не точное, то по крайней мѣрѣ приблизительное представленіе о положеніи дѣлъ въ этихъ странахъ.

Годы.	Милл. долл.	Годы.	Милл. долл.
1884	56	1889	200
1885	70	1890	248
1886	80	1891	260
1887	136	1892	281
1888	150	1893	307 [1])

т. е. количество циркулирующихъ бумажныхъ денегъ въ странѣ достигло въ 1893 г. цифры 72 долл. на каждаго жителя.

Обезцѣненіе валюты.

Понятно, что при такихъ чрезмѣрныхъ выпускахъ бумажныхъ денегъ, не обезпечиваемыхъ металлическимъ фондомъ, должно было образоваться громадное agio на золото, и бумажный долларъ долженъ былъ совершенно обезцѣниться. Это дѣйствительно и случилось, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы средняго годичнаго курса на золото въ процентахъ:

1885	137	1890	255
1886	139	1891	372
1887	135	1892	329
1888	148	1893	330
1889	180	1894	358 [2])

т. е. за сто долларовъ золотомъ можно было получить въ 1894 г., напр., 358 долларовъ бумажныхъ и, наоборотъ, за 100 бумажныхъ долларовъ можно было получить только 28 долларовъ золотомъ, иными словами, золотая валюта была обезцѣнена почти на $^3/_4$ своей стоимости.

Обезцѣненіе валюты, кромѣ своихъ обычныхъ пагубныхъ послѣдствій для разныхъ сторонъ народнаго хозяйства, должно было тѣмъ тяжеле еще отразиться на финансахъ страны, что государственные доходы, какъ и доходы по желѣзнымъ дорогамъ получались въ бумажной валютѣ, главные же расходы государства, каковы уплата % по госуд. займамъ и уплата по гарантіямъ, должны были производиться въ золотой валютѣ.

---

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 98.

[2]) Ibid., S. 99.

При такихъ условіяхъ неудивительно, что страна была въ скоромъ времени доведена до банкротства. Банки прекратили свои платежи и одинъ за другимъ стали закрываться, кредитъ, расточавшійся ранѣе въ такомъ изобиліи кому попало, совершенно прекратился, въ торговлѣ и промышленности наступилъ полный застой, доходы государства подверглись существенному пониженію, не покрывая даже текущихъ расходовъ по управленію, не говоря уже объ уплатѣ % по займамъ, которую правительство вынуждено было производить не наличными деньгами, а другими же % бумагами [1]). Довѣріе иностранцевъ совершенно прекратилось, въ самой странѣ вспыхнуло въ іюлѣ 1890 года возстаніе, которое съ трудомъ удалось усмирить [2]), министерскіе кризисы смѣняли одинъ другой: въ теченіе одного только 1893 года такихъ кризисовъ было восемь, а портфель одного только министра финансовъ 4 раза переходилъ въ другія руки [3]). Цифровые итоги аргентинскаго краха выразились въ слѣдующемъ:

Слѣдствія предыдущаго.

Цифровые итоги аргентинскаго краха

1) Привозъ товаровъ уменьшился:

Въ 1887	году	онъ	составлялъ	117.352,125	долл. золот.
1888	»	»	»	128.412,110	» »
1889	»	»	»	164.569,884	» »
1890	»	»	»	142.240,812	» »
1891	»	»	»	67.175,574	» »
1892	»	»	»	91.481,163	» »
1893	»	»	»	96.105,350 [4])	» »

При этомъ особенно уменьшился привозъ матеріаловъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ и пр., составлявшій:

Въ 1890 году	36.273,503	долл. золот.
» 1891 »	17.881,096	» »

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 244.
[2]) Ibid., S. 10.
[3]) Ibid., S. 246.
[4]) Ibid., S. 122.

Въ 1892 году		3.545,625	долл.	золот.
» 1893 »		3.279,648 [1])	»	»

2) Ввозныя пошлины, составляющія главный доходъ государства, уменьшились слѣдующимъ образомъ:

Въ 1887	году	онѣ	принесли	доходъ	29.550,172	долл.	золот.
» 1888	»	»	»	»	27.947,640	»	»
» 1889	»	»	»	»	31.723,204	»	»
» 1890	»	»	»	»	19.930,645	»	»
» 1891	»	»	»	»	12.139,550	»	»
» 1892	»	»	»	»	25.565,685	»	»
» 1893	»	»	»	»	27.860,553 [2])	»	»

3) Приливъ иммигрантовъ уменьшился:

Въ 1887	году	было	иммигрантовъ	120,842
» 1888	»	»	»	155,632
» 1889	»	»	»	260,909
» 1890	»	»	»	132,301
» 1891	»	»	»	52,097
» 1892	»	»	»	73,294
» 1893	»	»	»	84,420 [3]).

4) Заработки населенія значительно понизились. Согласно даннымъ, приводимымъ англійскимъ вицѣ консуломъ Гастрелемъ, рабочая плата съ 1888 года до 1891 года понизилась на двѣ третьихъ или даже три четвертыхъ. Такъ земледѣльческіе рабочіе, получавшіе въ 1888 году отъ 3 фунтовъ 15 шиллинговъ до 4 фунтовъ 3 шиллинговъ въ мѣсяцъ, въ 1891 году не получали больше чѣмъ 1 фунтъ—1 фунтъ 10 шиллинговъ въ золотой валютѣ; булочники, получавшіе въ 1888 году отъ 6 до 7 фунтовъ въ мѣсяцъ, вынуждены были въ 1891 году довольствоваться платой отъ 1½ до 2½ фунтовъ; мастеровые, получавшіе раньше отъ 6 до 8 фун-

[1]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 136.
[2]) Ibid., S. 215.
[3]) Ibid., S. 18.

товъ, низведены къ платѣ отъ 3½ до 4½ фунтовъ, и т. д. [1]). Къ чести Аргентины, впрочемъ, слѣдуетъ прибавить, что послѣ того, какъ въ ней разразился финансовый крахъ въ 1891 году, она не осталась безнадежнымъ должникомъ, а по мѣрѣ силъ своихъ старалась удовлетворить своихъ кредиторовъ. По состоявшемуся между аргентинскимъ правительствомъ и его европейскими кредиторами соглашенію (Romero-Rothschild Arrangement), дальнѣйшая уплата % по иностраннымъ займамъ обезпечена, хотя и въ меньшемъ размѣрѣ (на 30% приблизительно), чѣмъ первоначально обусловлено, но съ соотвѣтствующимъ удовлетвореніемъ кредиторовъ въ будущемъ, по прошествіи извѣстнаго времени, когда страна оправится отъ пережитаго ею тяжелаго кризиса [2]). Можно полагать, что полученный этой страной тяжелый урокъ не пройдетъ для нея безслѣдно, и она постарается въ будущемъ избѣгать уже тѣхъ громадныхъ ошибокъ въ своей хозяйственной политикѣ, которыя привели ее къ такому печальному положенію.

[1]) Report for the jear 1892 on the general condition of the Argentine Republic, p. 65.

[2]) O. Schmitz. Die Finanzen Argentiniens, S. 152—154.

Глава шестая.

Вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ Мексикѣ.

Общая характеристика.

Совершенно другую картину вліянія иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе страны представляетъ Мексика. Подобно Аргентинѣ, страна эта также принадлежитъ къ числу экзотическихъ американскихъ государствъ, и по составу своего населенія, по историческому прошлому и по своему образу правленія она въ свою очередь представляетъ много сходства съ Аргентинской республикой. Подобно Аргентинѣ, сбросивъ съ себя испанское иго въ началѣ нынѣшняго столѣтія, Мексика въ теченіе болѣе полустолѣтія служила театромъ внутреннихъ междуусобицъ и внѣшнихъ войнъ, сначала съ Соединенными Штатами Сѣверной Америки (въ 1846—48 гг.), а потомъ съ Франціей, Англіей и Испаніей (въ 1862 г.), пока въ ней была учреждена сперва имперія въ 1864 г., окончившаяся столь трагической смертью перваго и послѣдняго ея императора, Максимиліана I, въ 1867 г., а потомъ республика, существующая и понынѣ. Со времени учрежденія послѣдней, а особенно со времени утвержденія президентомъ ея Порфирія Діаца, занимающаго этотъ постъ и понынѣ, страна находится въ безпрерывномъ покоѣ, и время это не прошло для нея безслѣдно. Какъ мы увидимъ дальше, она успѣла въ теченіе этого времени настолько значительно подвинуться впередъ въ своемъ экомическомъ развитіи, что она теперь занимаетъ среди средне- и южно-американскихъ

государствъ первое мѣсто, и всѣ безъ исключенія писатели предсказываютъ ей блестящее будущее [1]).

Будучи въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, какъ упомянуто выше, сходна съ Аргентинской республикой, Мексика, однако, значительно разнится отъ нея по своимъ естественнымъ богатствамъ и по густотѣ своего населенія. Занимая пространство въ 1.980,000 кв. кил., составляющее лишь $^2/_3$ пространства Аргентины, Мексика имѣетъ населеніе почти въ 3 раза больше, а именно 12.570,000 душъ. Такимъ образомъ, въ то время какъ въ Аргентинѣ на одинъ кв. кил. приходится 1,6 жителя, въ Мексикѣ средняя густота населенія на одинъ кв. кил. достигаетъ 6,3, — что лишь немногимъ меньше густоты населенія въ Соединенныхъ Штатахъ (6,7). Въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ штатахъ, какъ напр. штаты Guanojuato и Mexico, густота населенія достигаетъ 35 жителей на 1 кв. кил. Въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ этимъ находится также развитіе городской жизни. Кромѣ главнаго города республики—Мексики, насчитывавшаго въ 1895 году 340,000 жителей, мы тамъ встрѣчаемъ 4 города съ населеніемъ отъ 57 до 92 тысячъ, 12 городовъ съ населеніемъ отъ 30 до 50 тысячъ, 7 городовъ съ населеніемъ отъ 20 до 30 тысячъ, 38 съ населеніемъ отъ 10 до 20 тысячъ. Общее число жителей въ поселеніяхъ, имѣющихъ болѣе чѣмъ 5000 душъ, составляетъ 2.600,000 или около 22% всего населенія. Въ нѣкоторыхъ, однако, промышленныхъ провинціяхъ городское населеніе болѣе сильно развито: такъ напр. въ штатѣ Nuevo-Leon число городскаго населенія составляетъ 66% всего населенія провинціи [2]).

Территорія и населеніе.

Развитіе городской жизни.

Не менѣе сильно разнится Мексика отъ Аргентины по своимъ естественнымъ богатствамъ. Между тѣмъ какъ главное богатство Аргентины, какъ мы видѣли, заключается въ зерно-

Минеральныя богатства.

---

[1]) См. Pierre Leroy-Beaulieu: Le Mexique, sa population, ses progrès économiques, въ L'Économiste Français отъ 15 мая 1897 года.

[2]) P. Leroy-Beaulieu, l. c. p. 663.

выхъ продуктахъ и скотоводствѣ, Мексика особенно славится минеральными богатствами своей почвы, особенно своими серебряными рудниками, занимающими послѣ Соединенныхъ Штатовъ первое мѣсто въ мірѣ. Сельское хозяйство въ Мексикѣ находится еще въ довольно примитивныхъ условіяхъ и своими продуктами едва только удовлетворяетъ потребностямъ собственнаго населенія. Своеобразный типъ сельскохозяйственныхъ помѣстій въ Мексикѣ представляютъ такъ называемыя Haciendas. Hacienda—это помѣстье, въ которомъ господствуетъ система хозяйства очень стараго типа, существующая еще со временъ испанскаго завоеванія. Хозяинъ помѣстья, окруженнаго высокими валами на феодальный манеръ, одновременно помѣщикъ и лавочникъ. Своимъ полевымъ рабочимъ и крестьянамъ, живущимъ внутри этихъ валовъ и тамъ и родившимся, онъ уплачиваетъ то же вознагражденіе, какое платили имъ его отецъ и дѣдъ, и притомъ не наличными деньгами, а скверными хлопчатобумажными издѣліями, соломенными шляпами и другими подобными товарами, чаще же всего скверной водкой, получающейся изъ сахарнаго тростника и ржи. Результатомъ этого хозяйства является то, что сельское населеніе этихъ укрѣпленныхъ лавочническихъ помѣстій постепенно уменьшается. Подобныя помѣстья, однако, довольно распространены въ Мексикѣ и часто обнимаютъ большія пространства. Такъ, напримѣръ, Santa Katarina Hacienda въ штатѣ Zacatecas обнимаетъ 400,000 акровъ и содержитъ 5,000 сельскихъ рабочихъ. Несмотря на неудовлетворительное веденіе хозяйства, она производитъ въ плохіе годы 156,000 бушелей ржи и 100,000 бушелей пшеницы. На лугахъ находится въ среднемъ до 120,000 овецъ. Такихъ помѣстій очень много въ Мексикѣ [1]).

Haciendas.

Кромѣ зерновыхъ продуктовъ, сахарнаго тростника, хлопка, алькогольныхъ и другихъ растеній, производимыхъ страною для собственнаго потребленія, многіе сельскохозяйственные

---

[1]) См. O. Schmitz. Die Finanzen Mexicos, S. 15.

продукты производятся также для экспорта заграницу, каковы: табакъ, кофе, ваниль и два волокнистыхъ растенія, имѣющихъ большое значеніе для бумагопрядильной промышленности, Henequin и Ixtle. Ежегодное производство сельскохозяйственныхъ продуктовъ страны оцѣнивается изслѣдователями приблизительно въ 300 милл. дол. [1]). Главное богатство страны, однако, заключается въ минеральныхъ рудахъ, изобилующихъ серебромъ и золотомъ, мѣдью, оловомъ и т. д. Въ 189½ году напр. было вывезено изъ Мексики золота на 927,000 дол., серебра на 46 милл. дол., олова на 2.360,000 дол., мѣди въ одну только Англію 2,022 тонны и т. д. [2]). Одними только англійскими и американскими капиталистами было помѣщено въ теченіе 4-лѣтняго періода 1889 –1892 г.г. въ горной промышленности Мексики болѣе чѣмъ 110 милл. дол., главнымъ образомъ въ серебряныхъ рудникахъ. Учрежденіе большихъ плавильныхъ печей дало возможность разрабатывать руды съ меньшимъ содержаніемъ металла, остававшіяся раньше, при господствѣ другихъ методовъ, не разработанными. Вообще качество серебряныхъ рудъ Мексики не вездѣ одинаково: иныя даютъ добычу на одну тонну отъ 25 до 100 дол. серебра, другія — только отъ 13 до 15; однако разработка этихъ послѣднихъ рудъ еще выгодно оплачивается. Есть въ Мексикѣ также много золота и мѣди. Для эксплоатаціи одного изъ мѣдныхъ рудниковъ — Santa Agueda — было основано въ Парижѣ въ 1885 г. Societé des Mines du Boleo съ капиталомъ въ 12 милл. фр. Компанія встрѣтила въ началѣ значительныя препятствія для своей дѣятельности, вслѣдствіе отсутствія рабочихъ силъ и очень высокой температуры воздуха, а также вслѣдствіе трудности доставлять туда необходимыя машины и матеріалы изъ Европы. Компанія, однако, съ теченіемъ времени преодолѣла эти препятствія. Разрабатываемыя ею одиннадцать шахтъ, обнимающихъ пространство въ 8 кв.

Серебряные и др. рудники.

[1]) O. Schmitz, l. c., S. 15.
[2]) Ibid., S. 41—42.

кил., находятся въ разстояніи 5,7 и 11 килом. отъ гавани Santa Rosalia и соединены съ послѣдней желѣзною дорогою. Выработка мѣди этою компаніей составляла:

въ 1886 году		10,042 тоннъ.
» 1887 »		40,551 »
» 1888 »		51,297 »

Желѣзные рудники.

а въ послѣдующее время еще болѣе увеличилась. Мексика также богата желѣзными рудами, находящимися или въ чистомъ видѣ, или въ соединеніи съ другими металлами. Одна только гора Cerri de Mercado въ Durango, вышиною въ 680 футовъ, содержитъ чистую желѣзную руду на пространствѣ въ 1,900 ярдовъ длины и 900 ярдовъ ширины, въ количествѣ, исчисляемомъ въ 460 милл. тоннъ. Руда содержитъ отъ 70 до 75% чистаго желѣза. Если отсчитать 20—25% потери отъ разработки, то находящееся въ этомъ рудникѣ желѣзо можетъ быть исчислено въ 230 милл. Считая цѣну желѣза только 20 рублей за тонну, окажется, что гора эта заключаетъ въ себѣ кладъ въ 4,600 милл. руб., ждущій только надлежащихъ рукъ и капиталовъ, чтобъ стать достояніемъ людей. Впрочемъ, значительное препятствіе для разработки желѣза въ большихъ размѣрахъ представляетъ недостаточное количество каменнаго угля въ странѣ, по крайней мѣрѣ по близости желѣзныхъ рудъ. Имѣетъ ли это препятствіе безусловное значеніе—трудно теперь судить, такъ какъ большая часть почвы страны еще не изслѣдована, и весьма возможно, что многія каменноугольныя залежи лежатъ подъ рукою и никто ихъ не замѣчаетъ. Необходимо имѣть въ виду, что минеральныя богатства Мексики простираются на разстояніи $^{3}/_{5}$ всей страны, т. е. на пространствѣ въ 1.200,000 кв. кил., превышающемъ въ $2^{1}/_{2}$ раза всю германскую имперію, и что при такихъ условіяхъ очень возможно, что въ будущемъ будутъ открыты массы другихъ минеральныхъ залежей, о которыхъ теперь мѣстные жители даже понятія не имѣютъ. Въ настоящее время въ горной промышленности въ

Мексикѣ занято отъ 150,000 до 160,000 рабочихъ, получающихъ вознагражденіе значительно высшее, чѣмъ вознагражденіе сельскихъ рабочихъ [1]).

Иностранные капиталы въ Мексикѣ.

Само собою разумѣется, что страна эта въ свою очередь должна была привлечь къ себѣ иностранные капиталы. Однако, интенсивное помѣщеніе иностранныхъ капиталовъ въ мексиканскихъ предпріятіяхъ началось лишь лѣтъ 10 тому назадъ. Къ сожалѣнію, точныхъ статистическихъ данныхъ о количествѣ этихъ капиталовъ не имѣется. За годы 1886—1888 существують данныя только объ англійскихъ капиталахъ, нашедшихъ помѣщеніе въ мексиканскихъ предпріятіяхъ; за годы же 1889—92 имѣются данныя о различныхъ акціонерныхъ обществахъ, учрежденныхъ въ Мексикѣ для различныхъ промышленныхъ цѣлей, частью англійскими, частью американскими капиталами.

Въ русской валютѣ (по разсчету 220 мар. за 100 руб.) капиталы эти составляли:

въ 1886 году.	23.182,000	рублей.
» 1887 »	46.690,000	»
» 1888 »	99.600,000	»
» 1889 »	105.360,000	»
» 1890 »	428.492,000	»
» 1891 »	169.243,000	»
» 1892 »	182.649,000	»
	1.055.216,000	рублей.

Къ этимъ капиталамъ слѣдуетъ еще прибавить германскіе капиталы, исчисленные Kuhlow'ымъ въ 255 милл. мар. или около 120 милл. руб., а также бельгійскіе, французскіе и испанскіе капиталы, о которыхъ точныхъ данныхъ не имѣется.

[1]) O. Schmitz, l. c., S. 41—48.

Упомянутые капиталы получили примѣненіе въ слѣдующихъ отрасляхъ:

	1889.	1890.	1891.	1892.
		Р у б	л и.	
Въ горномъ дѣлѣ.	38.160,000	79.879,000	62.719,000	30.922,000
„ сельскомъ хозяйствѣ . . .	28.464,000	14.864,000	8.797,000	23.057,000
„ торговлѣ . . .	24.706,000	44.995,000	5.210,000	5.346,000
„ промышленности	1.158,000	18.387,000	35.688,000	75 511,000
„ желѣзныхъ дорогахъ . . .	12.872,000	270.367,000	56.829,000	47.813,000
Всего . .	105.360,000	428.492,000	169.243,000	182.649,000

Такимъ образомъ, въ теченіе 4-хъ лѣтняго періода было помѣщено въ Мексикѣ иностранныхъ капиталовъ:

	Всего.	Среднее въ годъ.
	Р у б	л и.
Въ горномъ дѣлѣ.	211.680,000	52.920,000
» сельскомъ хозяйствѣ . .	75.182,000	18·795,500
» торговлѣ.	80.257,000	20.064,250
» промышленности. . . .	130.744,000	32.686,000
» желѣзныхъ дорогахъ . .	387.881,000	96.970,250
Всего. . . .	885.744,000	221.436,000 [1])

Причины благотворнаго вліянія иностр. капиталовъ въ Мексикѣ.

Обращаясь теперь къ вліянію, оказанному приливомъ этихъ иностранныхъ капиталовъ на экономическое и финансовое развитіе страны, мы видимъ, что вліяніе это, въ противоположность Аргентинѣ, было безусловно благотворное, во 1-хъ, вслѣдствіе умѣреннаго прилива этихъ капиталовъ, во 2-хъ, вслѣдствіе ихъ благоразумнаго примѣненія, въ 3-хъ, вслѣдствіе осторожнаго отношенія правительства къ заключенію иностранныхъ займовъ, и въ 4-хъ, вслѣдствіе употребленія правитель-

[1]) O. Schmitz, l. c., S. 76—78.

ствомъ выручки отъ этихъ займовъ исключительно на производительныя цѣли.

Желѣзныя дороги.

Наиболѣе рельефно выступаютъ эти причины въ постройкѣ желѣзнодорожной сѣти, изъ которой $^6/_7$ всего протяженія были построены на иностранные капиталы [1]). Въ 1877 г. Мексика имѣла только 692 кил. желѣзныхъ дорогъ, въ 1892 г. длина ея сѣти достигла 11,000 кил., распредѣляемыхъ между 52 различными обществами. Сравнивая длину желѣзнодорожной сѣти въ Мексикѣ и Аргентинѣ, мы видимъ, что въ то время какъ въ Аргентинѣ на 10,000 кв. кил. приходится 48 кил. желѣзныхъ дорогъ, въ Мексикѣ на это пространство приходится 55 кил., т. е. по отношенію къ своему пространству Мексика имѣетъ болѣе развитую желѣзнодорожную сѣть, чѣмъ Аргентина; съ другой стороны, по отношенію къ количеству жителей, въ Мексикѣ на 1 кил. желѣзныхъ дорогъ приходится 1,103 жителя, а въ Аргентинѣ только 305, т. е. въ Мексикѣ желѣзныя дороги удовлетворяютъ потребности жителей въ путяхъ сообщенія, почти въ четыре раза болѣе интенсивной, чѣмъ въ Аргентинѣ [2]). Понятно, что при такихъ условіяхъ должно было происходить постепенное увеличеніе, какъ числа пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и количества перевозимыхъ по нимъ грузовъ, а также количества выручки, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Развитіе пассажирскаго и товарнаго движенія.

Годы.	Длина ж. д. въ кил.	Пассажиры.	Грузы въ тоннахъ.	Выручка въ дол.	Выручка на 1 кил. въ дол.
1881	1,771	9.699,982	364,396	6.317,908	3,567
1882	3,709	12.285,438	748,298	9.833,740	2,651
1883	5,437	13.142,810	865,581	12.102,978	2,226
1884	5,891	13.346,485	1.025,569	11.089,136	1,882
1885	6,010	12.745,903	1.179,107	10.656,218	1,773
1886	6,089	14.343,998	1.179,695	11.374,476	1,868
1887	6,609	14.723,868	1.477,588	13.311,342	2,014

[1]) См. Statesman's Jearbook for 1897, p. 744.

[2]) См. выше стр. 105.

Годы.	Длина ж. д. въ кил.	Пассажиры	Грузы въ тоннахъ.	Выручка въ дол.	Выручка на 1 кил. въ дол.
1888	7,826	16.116,628	1.820,850	16.122,357	2,060
1889	8,455	17.838,082	2.126,805	18.803,320	2,224
1890	9,718	19.531,395	2.734,430	21.019,961	2,163
1891	10,100	20.620,685	2.920,253	21.846,300	2,163
1892	10,897	21.709,975	3.106,076	23.570,011	2,163
1893	11,000	22.500,000	3.200,000	23.793,000	2,163 [1])

Въ этой таблицѣ бросается въ глаза тотъ фактъ, что рядомъ съ увеличеніемъ абсолютной выручки желѣзныхъ дорогъ, замѣчается до 1885 г. постепенное относительное уменьшеніе количества дохода, разсчитаннаго на каждый километръ, — что, какъ будто, указываетъ на регрессъ въ доходности желѣзныхъ дорогъ. Дѣло, однако, объясняется тѣмъ, что именно въ годы 1880—1885 приходится постройка наибольшаго протяженія желѣзныхъ дорогъ. Въ теченіе только трехлѣтняго періода 1881—1883 г., было выстроено и открыто для движенія 4,357 кил. желѣзныхъ дорогъ. Дороги эти были проведены большей частью по совершенно еще пустыннымъ мѣстностямъ, между тѣмъ какъ прежде построенныя дороги соединяли наиболѣе торговые и промышленные центры между собою. При такихъ условіяхъ понятно, что увеличеніе длины сѣти желѣзныхъ дорогъ не могло вызвать въ первое же время соотвѣтственное увеличеніе выручки въ томъ же размѣрѣ, а послѣдняя, разсчитанная на каждый километръ, должна была остаться нѣсколько позади. Съ 1885 г., однако, наступаетъ нѣкоторое замедленіе въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, идущей съ того времени болѣе умѣреннымъ темпомъ, въ среднемъ до 700 кил. въ годъ. Съ другой стороны, промышленность и торговля въ свою очередь съ теченіемъ времени успѣли значительно развиться, въ соотвѣтствіи съ увеличеніемъ путей сообщенія, вслѣдствіе чего съ 1885 г. начинается постепенное, хотя и медленное, увеличеніе выручки желѣзныхъ дорогъ, не только

[1]) См. O. Schmitz, l. c. S. 53.

абсолютное, но и относительное, по разсчету на 1 километръ. Что на старыхъ дорогахъ движеніе значительно увеличилось, доказываетъ линія Mexico-Veracruz, служившая въ 1876 г. единственнымъ соединеніемъ между столицей и портомъ. Километрическая выручка этой линіи составляла въ 1876 г. 3,904 дол., въ 1890 же году она достигла 7,499 дол., несмотря на то, что въ этотъ промежутокъ времени было построено нѣсколько другихъ линій, соединяющихъ столицу съ моремъ, и что желѣзнодорожные тарифы вообще въ теченіе этого времени были на половину уменьшены [1].

Развитіе сношеній съ С. Штатами С. Америки.

Одною изъ первыхъ задачъ благоразумной желѣзнодорожной политики было соединить страну рельсовымъ путемъ съ Соединенными Штатами Сѣверной Америки, чтобъ такимъ образомъ доставить мексиканскимъ продуктамъ доступъ на сѣвероамериканскій рынокъ. Въ настоящее время четыре линіи соединяютъ границу Соединенныхъ Штатовъ съ внутренностью страны, большей частью съ мексиканскими портами. Насколько соединеніе рельсовой сѣти Соединенныхъ Штатовъ съ рельсовой сѣтью Мексики имѣло важное значеніе для торговыхъ сношеній обѣихъ странъ, можно видѣть изъ слѣдующаго. Въ 1880 г. вывозъ Мексики въ Соединенные Штаты составлялъ 7.209,593 дол., а ввозъ оттуда 7.866,493 дол. [2]), въ 1895—96 г. вывозъ Мексики въ Соединенные Штаты составлялъ 79.651,695 дол., а ввозъ 20.145,763 дол. [3]).

Увеличеніе таможенныхъ доходовъ.

Такъ какъ таможенныя пошлины составляютъ самую существенную часть государственныхъ доходовъ Мексики, то весьма естественно, что желѣзныя дороги, содѣйствуя развитію экспорта и импорта страны, должны были также имѣть своимъ ближайшимъ послѣдствіемъ увеличеніе таможенныхъ пошлинъ и, слѣдовательно, и государственныхъ доходовъ. Вліяніе проведенія желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе таможен-

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 54.
[2]) Ibid., S. 58.
[3]) Statesman's Jearbook for 1897, p. 743.

ныхъ пошлинъ можетъ быть иллюстрировано слѣдующими примѣрами. Послѣ того, какъ центральная желѣзная дорога въ 1891 г. соединила одинъ изъ промышленныхъ городовъ Мексики—San Luis Potosi съ портомъ Tampico, таможенные доходы въ этомъ портѣ въ первые мѣсяцы 1892 г. достигли цифры 125,000 дол., 138,000, 145,000 и 150,000 дол., между тѣмъ какъ въ началѣ 1891 г. они составляли ежемѣсячно отъ 30,000 до 40,000 дол. Такое же увеличеніе таможенныхъ доходовъ произошло и на сѣверо-американской границѣ. Таможня Paso del Norte имѣла въ 1877—78 г. доходовъ 42,237 дол., въ 1891—92 г. больше 1 милл. дол. Piedras Negras имѣла въ 1877—78 г. 184,387 дол., въ 1891—92 г. около 800,000 долларовъ [1]).

Развитіе морской торговли.

Развитіе, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, сухопутной торговли вызвало также соотвѣтственное развитіе морской торговли. Въ 1877 году число заходившихъ въ мексиканскія гавани пароходовъ и парусныхъ судовъ составляло около 3,000, вмѣстимостью въ общемъ едва превышающей 1.000,000 тоннъ [2]). Въ 1893—94 г. число судовъ для внѣшней торговли, заходившихъ въ мексиканскія гавани, составляло 1,237, вмѣстимостью въ 1.314,625 тоннъ, а оставлявшихъ гавани 1,211, вмѣстимостью въ 1.296,836 тоннъ; число же судовъ для прибережной торговли, заходившихъ въ гавани, составляло 7,721, вмѣстимостью въ 1.623,371 тоннъ и оставлявшихъ гавани 7,708, вмѣстимостью въ 1.592,752 тоннъ [3]).

Гарантіи и субсидіи.

Развитіе желѣзныхъ дорогъ въ Мексикѣ не обошлось безъ помощи правительства въ формѣ гарантіи доходовъ, или въ видѣ прямыхъ субсидій. Послѣдняя форма содѣйствія правительства развитію желѣзнодорожной сѣти была преобладающая, и въ 1892 г. субсидіи правительства желѣзнымъ дорогамъ достигли цифры 96 милл. дол., что составляетъ на 1 кило-

---

1) O. Schmitz, l. c. S. 62.
2) Ibid., S. 63.
3) Statesman's Jearbook for 1897, p. 744.

метръ приблизительно 8,860 дол. Кстати замѣтимъ, что въ Аргентинѣ правительственная помощь желѣзнымъ дорогамъ въ среднемъ составляла 31,396 дол. на 1 километръ [1]).

Содѣйствіе мореходству.

Столь же энергично обнаружилось содѣйствіе правительства развитію мореходства, заключавшееся въ предоставленіи привиллегій и субсидій разнымъ мореходнымъ компаніямъ. Въ настоящее время торговыя сношенія Мексики съ заграницей настолько развились, что компаніи могутъ уже существовать самостоятельно, безъ помощи правительства, и послѣднее больше не даетъ субсидій ни мореходнымъ компаніямъ, ни желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ и тѣ и другія достигли достаточной степени развитія, чтобъ жить собственными средствами [2]).

Содѣйствіе правительства торговлѣ и промышленности не ограничивалось однимъ только субсидированіемъ желѣзныхъ дорогъ и мореходныхъ компаній, а выразилось также въ цѣломъ рядѣ другихъ мѣръ, направленныхъ къ той же цѣли.

Портовыя сооруженія.

Для устройства гавани въ Vera-Cruz было правительствомъ затрачено около 6.000,000 дол., точно также были имъ затрачены значительныя суммы на другія портовыя сооруженія: такъ, до 30 іюня 1892 г. израсходовано было правительствомъ на портовыя сооруженія въ Vera Cruz'ѣ 1.167,000 дол., въ Tampico 630,000 дол., въ San Benito и Tonala по 450,000 дол. и т. д.

Очищеніе рѣкъ и сооруженіе каналовъ.

Для предотвращенія періодическихъ наводненій, производившихся рѣкою Rio Bravo на сѣверной границѣ, были предприняты различныя работы къ очищенію русла рѣки, оконченныя въ 1889 г., и съ тѣхъ поръ окрестная мѣстность избавлена отъ періодическихъ опустошеній. Точно также сооружены были разные обводнительные и осушительные каналы въ разныхъ мѣстностяхъ, какъ при помощи правительства, такъ и частными средствами, съ цѣлью или улучшенія почвы, или предохраненія отъ наводненія. Таковы

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 57.

[2]) Ibid., S. 63.

напр. великолѣпныя сооруженія каналовъ и тунелей для отвлеченія водъ отъ долины Мексики. Столица государства окружена шестью озерами, выше ея лежащими, которыя въ періоды продолжительныхъ дождей разливались и производили частыя наводненія въ Мексикѣ. Еще до испанскаго владычества, короли ацтековъ старались различными валами и каналами помочь злу. Послѣ наводненій 1604 и 1607 г., испанцы задумали планъ отвести воду этихъ озеръ въ долину Anahuac, но планъ этотъ почти 3 столѣтія оставался безъ исполненія. Въ настоящее время планъ этотъ приведенъ въ исполненіе сооруженіемъ канала длиною въ 48,13 кил., и тунеля въ 10,021 метровъ длины и 4,28 метра вышины. Для расходовъ на эти сооруженія городомъ Мексикой совершенъ иностранный заемъ въ 2.400,000 ф. ст. или болѣе чѣмъ 20 милл. руб. [1]).

Заботы о поднятіи народной промышленности.

Не менѣе существенна была заботливость правительства о поднятіи народной промышленности. Законъ 1887 г. уполномочиваетъ президента республики выдавать концессіи предпринимателямъ на эксплоатацію рудъ, при представленіи извѣстнаго залога, съ тѣмъ условіемъ, что если предпринимателями въ теченіе опредѣленнаго промежутка времени не будетъ израсходовано на эксплоатацію опредѣленная сумма денегъ, залогъ долженъ пропадать. На основаніи этого закона, президентомъ мексиканской республики, какъ видно изъ его отчета за 1888—92 гг., была выдана 361 концессія на изслѣдованіе и эксплоатацію рудниковъ въ различныхъ провинціяхъ. Изъ нихъ 143 пропали, 62 получили силу, а 156 остались еще въ неопредѣленномъ положеніи [2]).

Особенно сильное развитіе получила горная промышленность въ Мексикѣ, вслѣдствіе вступленія въ силу въ 1890 г. запретительнаго тарифа Макъ-Кинлея въ Соединенныхъ Штатахъ. До этого времени, Мексика вывозила свои руды, содержащія олово или серебро, въ Соединенные Штаты, гдѣ онѣ

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 64—65.
[2]) Ibid., S. 42.

подвергались выплавкѣ и дальнѣйшей обработкѣ въ тамошнихъ заводахъ. Вывозъ Мексики этихъ рудъ достигалъ:

въ	188²/₃ году . . .	592,189	дол.
	188³/₄ » . . .	828,225	»
	188⁴/₅ » . . .	1.332,897	»
	188⁵/₆ » . . .	1.809,837	»
	188⁶/₇ » . . .	3.737,883	»
	188⁷/₈ » . . .	5.928,304	»
	188⁸/₉ » . . .	7.623,589	»

Вслѣдствіе установленія тарифомъ Макъ-Кинлея высокой ввозной пошлины на оловянныя руды, дальнѣйшій ихъ вывозъ сталъ невозможенъ, и въ Мексикѣ стали строить собственные заводы для выплавки этихъ рудъ. Возникъ цѣлый рядъ компаній съ обширными капиталами для постройки этихъ заводовъ въ различныхъ частяхъ страны. Центромъ этой промышленности служитъ Monterey, главный городъ штата Nuevo Leon. Правительство въ свою очередь пошло на встрѣчу этимъ компаніямъ, предоставивъ имъ различныя привиллегіи въ видѣ освобожденія необходимыхъ для заводовъ машинъ и строевого матеріала отъ ввозныхъ пошлинъ, освобожденія ихъ земель и построекъ, а также самихъ произведеній ихъ, отъ налоговъ и т. д. [1]).

Нѣкоторое представленіе о ростѣ промышленности страны даютъ нижеслѣдующія цифры о вывозѣ различныхъ продуктовъ страны. Вывозъ этотъ составлялъ: Ростъ промышленности.

	Благор. мет.	Произв. почвы.	Всего.
въ 188¹/₂ г.	17.063,767	12.019,526	29.083,293
» 188²/₃ »	29.628,657	12.178,938	41.807,595
» 188³/₄ »	33.473,283	13.252,213	46.725,496
» 188⁴/₅ »	33.774,051	12.896,794	46.670,845
» 188⁵/₆ »	29.906,401	13.740,816	43.647,217
» 188⁶/₇ »	33.560,502	15.631,428	49.191,930

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 66.

	Благор. мет.	Произв. почвы.	Всего.
въ $188^7/_8$ г.	31.006,187	17.879,721	48.885,908
» $188^8/_9$ »	38.785,274	21.373,149	60.158,423
» $18^{89}/_{90}$ »	38.621,290	23.879,099	62.500,389
» $189^0/_1$ »	36.256,372	27.020,023	63.276,395
» $189^1/_2$ »	49.137,304	26.330,412	75.467,715[1]).
» $189^2/_3$ »	56.499,005	30.948,794	87.447,799
» $189^3/_4$ »	46.484,360	32.858,927	79.343,287
» $189^4/_5$ »	52.535,854	38.319,099	90.854,953
» $189^5/_6$ »	64.838,596	40.178,306	105.016,902[2]).

Затраты на производительныя цѣли.

Помимо указанныхъ выше правительственныхъ и общественныхъ мѣропріятій для содѣйствія экономическому развитію страны, въ Мексикѣ существуетъ спеціальное министерство общественныхъ работъ, преслѣдующее тѣ же цѣли поднятія народной производительности. Расходы этого министерства на производительныя цѣли составляли:

	Суммы.	% отнош. къ гос. доход.
въ $188^0/_1$ году . .	3.570,077	15,40
» $188^1/_2$ » . .	6.162,627	20,22
» $188^2/_3$ » . .	7.551,683	22,68
» $188^3/_4$ » . .	11.127,600	39,33
» $188^4/_5$ » . .	6.151,870	20,06
» $188^5/_6$ » . .	8.330,728	29,95
» $188^6/_7$ » . .	2.698,116	8,65
» $188^7/_8$ » . .	4.426,132	13,04
» $188^8/_9$ » . .	5.965,540	17,35
» $18^{89}/_{90}$ » . .	6.145,556	15,95
» $189^0/_1$ » . .	7.310,326	19,54

Если принять въ разсчетъ послѣдніе четыре года, какъ болѣе постоянные, не подвергавшіеся такимъ рѣзкимъ колебаніямъ, какъ предыдущіе годы, то окажется, что за эти че-

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 84.
[2]) Statesman's Jearbook for 1897, p. 743.

тыре года правительствомъ израсходовано 23.847,564 дол. на производительныя цѣли, или въ среднемъ 5.961,866 дол., что составляетъ 16,53% государственныхъ доходовъ страны, выведенныхъ въ среднемъ за эти четыре года.

Чтобъ вычислить среднія ежегодныя общественныя и правительственныя затраты на производительныя потребности, необходимо прибавить къ упомянутымъ выше приблизительно шести милліонамъ дол., еще слѣдующія ежегодныя среднія суммы:

Проценты по желѣзнодорожному займу 1890 г. въ суммѣ 6.000,000 фунт. ст.	1.800,000	дол.
Проценты по желѣзнодорожнымъ облигаціямъ.	1.061,133	»
% по облигаціямъ, выпущеннымъ на портовыя сооруженія	157,313	»
% по займу San Luis Potosi для меліоративныхъ цѣлей	75,000	»
% по займу города Мексики на канализаціонныя сооруженія	600,000	»
Другіе расходы города Мексики на меліорацію, въ среднемъ за послѣднія 20 лѣтъ	212,070	»
Расходы различныхъ провинцій и общинъ на тѣ же цѣли, въ среднемъ ежегодно	2.882,322	»
Упомянутыя выше.	5.961,866	»
Всего въ среднемъ ежегодно	12.749,704	дол.

Такимъ образомъ, правительственныя и общинныя затраты на производительныя цѣли, сдѣланныя главнымъ образомъ помощью иностранныхъ капиталовъ (посредствомъ иностранныхъ займовъ), составляютъ ежегодно въ среднемъ 12³/₄ милл. дол., причемъ въ этотъ счетъ не вошли упомянутые выше 96 милл.

дол., израсходованные правительствомъ на субсидіи желѣзнымъ дорогамъ [1]).

Осторожное составленіе бюджетовъ.

Въ противоположность Аргентинѣ, заключавшей свои бюджеты постоянными громадными дефицитами и прибѣгавшей къ иностраннымъ займамъ на непроизводительныя цѣли, безъ всякаго соображенія о средствахъ для ихъ уплаты, и такимъ образомъ ежегодно непомѣрно увеличивавшей тяжесть государственнаго долга, пока въ концѣ она должна была сокрушиться подъ тяжестью этого бремени, Мексика, съ одной стороны, проявила должную осторожность въ составленіи своихъ бюджетовъ, а съ другой стороны—была очень умѣренна въ привлеченіи иностранныхъ капиталовъ путемъ государственныхъ займовъ, и притомъ, какъ мы уже видѣли, займы эти были заключены ею главнымъ образомъ для производительныхъ цѣлей. Въ теченіи 10-лѣтняго періода, обыкновенные доходы относились къ обыкновеннымъ расходамъ слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Обыкнов. доходы.	Обыкн. расходы.	Дефициты.
$188^1/_2$	29.172,735	30.726,751	1.554,016
$188^2/_3$	30.773,996	34.586,736	3.812,740
$188^3/_4$	29.216,961	34.804,635	5.587,674
$188^4/_5$	28.152,971	34.729,181	6.576,210
$188^5/_6$	28.520,904	33.821,842	5.300,938
$188^6/_7$	31.168,353	34.938,468	3.770,115
$188^7/_8$	33.932,227	35.856,847	1,924,620
$188^8/_9$	34.374,783	35.555,284	1.180,501
			излиш.
$188^9/_{90}$	38.586,601	36.063,923	2.522,678
			дефиц.
$189^0/_1$	37.391,805	38.714,915	1.323,110 [2])

Такимъ образомъ, мы видимъ постоянное стремленіе правительства уравновѣшивать свои обыкновенные расходы съ

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 61—62.
[2]) Ibid., S. 168.

обыкновенными доходами, увѣнчавшееся даже въ 188⁹/₉₀ г. достиженіемъ излишка въ 2½ милл. дол. Что же касается чрезвычайныхъ расходовъ, то они главнымъ образомъ выражались въ субсидіяхъ разнымъ дорогамъ и покрывались специальными для этого займами. Однако и здѣсь мы замѣчаемъ ту же умѣренность.

Государственная задолженность.

Общая задолженность Мексики составляла въ концѣ 1892 года.

Внѣшній долгъ	111.000,000
Внутренній процентный долгъ . . .	49.378,767
» безпроцентный » . . .	27.894,896
Текущій долгъ	13.660,543
Обязательства госуд. по ж. д. субсидіямъ	73.294,974
Всего . . .	265.229,180 [1]).

Такимъ образомъ, въ то время какъ въ Аргентинѣ на 4.270,000 жителей задолженность страны составляла 570.463,000 дол., что составляетъ на каждаго жителя 134 дол., въ Мексикѣ на 12.570,000 жителей задолженность государства составляла 265.230,000 дол., что на каждаго жителя составляетъ 21 дол. Разница эта нѣсколько ослабляется тѣмъ, что въ цифрѣ задолженности Аргентины заключены не только задолженность государства, но также задолженность городовъ и провинцій, между тѣмъ какъ цифра задолженности Мексики заключаетъ одинъ только государственный долгъ. Но принимая во вниманіе, что задолженность отдѣльныхъ городовъ и провинцій въ Мексикѣ очень незначительна, оказывающуюся разницу можно считать несущественной, и во всякомъ случаѣ можно безъ преувеличенія сказать, что, по разсчету на каждаго жителя, задолженность въ Аргентинѣ въ 6 разъ превышаетъ задолженность Мексики.

---

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 116.

Производительное назначеніе заключавшихся займовъ.

Самые займы, заключенные Мексикой въ послѣдніе годы, имѣли своимъ назначеніемъ или непосредственно производительныя цѣли, или конвертированіе старыхъ долговъ, заключенныхъ еще до утвержденія нынѣшней мексиканской республики, отъ признанія которыхъ страна раньше отказалась, или конвертированіе новыхъ займовъ, съ цѣлью достиженія сбереженія въ уплатѣ процентовъ. Такъ напр. благодаря конверсіонному займу въ 1888 г. въ $10^1/_2$ милл. ф. ст., правительству удалось достигнуть сбереженія въ расходахъ по уплатѣ процентовъ болѣе чѣмъ въ $1^1/_2$ милл. дол., что, конечно, для небольшаго, сравнительно, бюджета Мексики составляетъ значительную сумму [1]).

Организація валюты.

Благоразуміе и расчетливость правительства оказались также въ организаціи валюты страны. Законная валюта страны—серебряная и бумажныхъ денегъ нѣтъ, но банкамъ предоставляется право выпускать банковые билеты, имѣющіе одинаковое обращеніе на рынкѣ съ металлическими деньгами. Однако, выпускъ банковыхъ билетовъ строго регламентированъ необходимостью содержать соотвѣтственное количество металлическаго запаса (не меньше $^1/_3$ части для національнаго банка и $^1/_2$ для Banco de Londres y Mexico). Банки обязаны безпрепятственно обмѣнивать предъявленные имъ банковые билеты на металлическую валюту. Въ общемъ, обращеніе банковыхъ билетовъ въ странѣ находится въ нормальномъ положеніи. Такъ напр. 31 декабря 1892 г. количество билетовъ національнаго банка, обращавшееся въ странѣ, составляло 15.561,961 дол., а сумма металлическаго запаса—11.759,829 дол. Общее количество банковыхъ билетовъ всѣхъ банковъ, обращавшееся въ странѣ, 30-го іюня 1892 г. составляло 24.387,697 дол., а общая сумма имѣвшагося у нихъ металическаго запаса составляла 19.532,019 дол. На каждаго жителя, такимъ образомъ, циркулирующія бумажныя деньги не превышаютъ $2—2^1/_2$ дол., между тѣмъ какъ въ Аргентинѣ,

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 111.

камъ мы видѣли выше, цифра бумажныхъ денегъ, приходящаяся на каждаго жителя, составляла изрядную сумму 72 дол.[1]).

Серебряный кризисъ.

Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что Мексика въ свою очередь должа была подвергнуться тяжелымъ послѣдствіямъ колеблющейся валюты, но причиной этихъ колебаній явилось не дурное финансовое хозяйство, какъ въ Аргентинѣ, а чисто стихійныя внѣшнія условія, отъ воли правительства не зависящія. Мы говоримъ о чрезвычайномъ паденіи цѣнности серебра, послѣдовавшемъ въ началѣ 90-хъ годовъ, на всемірномъ рынкѣ, которое не могло не отразиться очень чувствительно на экономическомъ положеніи Мексики, какъ одной изъ первыхъ странъ по производству серебра, и притомъ имѣющей валюту то же серебряную. Уже въ теченіе 400 лѣтъ Мексика играетъ крупную роль во всемірномъ производствѣ серебра, такъ какъ ей до сихъ поръ принадлежало болѣе $^1/_3$ части всего міроваго производства. Съ 1876 до 1884 г. участіе ея во всемірномъ производствѣ составляло 26½%, съ 1885 до 1892 г.—28,8%, въ 1892 г.—30%. Насколько Мексика въ теченіе послѣдняго времени увеличила свое производство, и притомъ въ гораздо большемъ размѣрѣ, чѣмъ другія страны, производящія серебро, можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ.

Производство серебра въ килограмахъ составляло:

Годы.	Всего.	Въ Мексикѣ.	Въ Соед. Штат.	Въ др. странахъ.
1885	2.955,000	773,000	1.252,000	940,000
1886	3.028,000	794,000	1.217,000	997,000
1887	3.259,000	904,000	1.284,000	1.071,000
1888	3.387,000	996,000	1.424,000	967,000
1889	3.900,000	1.143,000	1.555,000	1.202,000
1890	4.180,000	1.211,000	1.695,000	1.274,000
1891	4.480,000	1.276,000	1.814,000	1.391,000
1892	4.730,000	1.420,000	1.804,000	1.506,000

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 101—102.

Такимъ образомъ, въ то время какъ всемірное производство серебра увеличилось съ 1885 до 1892 г. на 60%, производство Мексики увеличилось на 84%, Соединенныхъ Штатовъ — на 44%, а другихъ странъ на 60% [1]). При такихъ условіяхъ, паденіе цѣнности серебра должно было вдвойнѣ вредно отразиться на положеніи Мексики, во 1-хъ, ухудшая валюту страны, а во 2-хъ, уменьшая ея выручку отъ собственнаго производства серебра. Паденіе это началось въ 1891 г., когда цѣна унціи серебра понизилаcь съ $47^5/_8$ пенсовъ въ 1890 г. до 45 пенс., упавъ до $39^3/_4$ пенс. въ 1892 г. и до 30 пенс. въ срединѣ 1893 г. [2]). Паденіе это, вызвавшее въ свое время на лондонскомъ рынкѣ сильную панику, конечно, должно было сильно поколебать какъ валюту страны, понизивъ цѣнность серебрянаго доллара на $^1/_3$ часть, такъ и курсъ ея цѣнностей. Такъ, напр., заемъ 1888 г., высшій курсъ котораго въ маѣ 1890 г. былъ 99,70%, упалъ въ августѣ 1893 г. до 52,50%, заемъ 1890 г., курсъ котораго въ сентябрѣ 1890 года достигалъ 94,10%, упалъ въ томъ же августѣ 1893 г. до 51,50%, и т. д. [3]). Къ этому присоединились еще два послѣдовательныхъ неурожая 1891 и 1892 г., нанесшихъ чувствительный ущербъ благосостоянію страны. Необходимо, однако, замѣтить, что въ послѣднемъ случаѣ правительство употребило всѣ усилія, чтобъ облегчить положеніе страны. Для того, чтобы снабжать населеніе необходимымъ продовольствіемъ, правительство временно отмѣнило ввозную пошлину на маисъ и въ свою очередь покупало, на средства казны, громадныя количества маиса въ Соединенныхъ Штатахъ, снабдивъ такимъ образомъ наиболѣе пострадавшія провинціи необходимой пищей. Тяжелыя послѣдствія серебрянаго кризиса также имѣли временный характеръ. Паденіе цѣнности серебра значительно уравновѣшивалось увеличившимся производствомъ. Такъ, мы видѣли выше, что производство серебра съ 1885 до 1892 г. увеличилось съ

[1]) O Schmitz, l. c. S. 206.
[2]) Ibid., S. 204.
[3]) Ibid., S. 195.

773,000 киллогр. до 1.420,000 киллогр. При средней цѣнѣ унціи серебра въ 1885 г. въ $48^{11}/_{16}$ пен., выручка Мексики составляла 5.191,760 фунт. ст. или 25.958,800 дол. золотомъ, при понизившейся же цѣнѣ въ 1892 г. въ среднемъ до $39^{3}/_{4}$ пенс., выручка страны составляла 8.250,000 фунт. ст. или 41.250,000 дол. зол., т. е., несмотря на паденіе цѣнности серебра, доходы Мексики не только не уменьшились, но еще увеличились на 15.291,200 дол. зол. Для 1893 г., когда цѣнность серебра понизилась еще больше, именно до $35^{5}/_{8}$ въ среднемъ, оказывается также увеличеніе доходовъ страны отъ производства серебра, сравнительно съ 1885 г., въ размѣрѣ 13.023.080 дол. зол. [1]). Съ другой стороны, уменьшеніе цѣнности серебра, представляя премію для вывоза, должно было вызвать увеличеніе тѣхъ отраслей сельско-хозяйственнаго производства, которыя служатъ главнымъ образомъ для вывоза за границу. Уже въ прежнее время вывозъ нѣкоторыхъ сельско-хозяйственныхъ произведеній получилъ значительное развитіе. Такъ напр. съ $188^{5}/_{6}$ г. по $189^{1}/_{2}$ г. увеличился вывозъ:

Кофе	съ 1.700,000	дол.	до 5.500,000	дол.
Табака	» 530,000	»	» 1.750,000	»
Hennequin	» 2.900,000	»	» 6.360,000	» [2]).

Серебряный кризисъ, однако, вызвалъ еще болѣе усиленную обработку почвы, годной для вывозныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, особенно плантацій кофе. Въ теченіе только двухъ лѣтъ вывозъ кофе увеличился болѣе чѣмъ вдвое, поднявшись съ 5.500.000 въ $189^{1}/_{2}$ г. до 11.770,000 въ $189^{3}/_{4}$ г. [3]). Наибольшій ущербъ серебряный кризисъ нанесъ желѣзнымъ дорогамъ и казнѣ. Желѣзныя дороги, будучи построены на иностранные капиталы, весь свой облигаціонный долгъ имѣютъ въ иностранной валютѣ, и уплата % по этимъ облигаціямъ

[1]) O. Schmitz, l. c. S. 206—207.
[2]) Ibid., S. 216.
[3]) Pierre Leroy-Beaulieu, l. c., p. 664.

должна производиться золотомъ. Съ другой стороны, большая часть расходовъ желѣзныхъ дорогъ по эксплоатаціи, каковы: расходы на топливо, пріобрѣтеніе подвижного состава и т. д. также требуетъ уплаты золотомъ, такъ какъ всѣ эти матеріалы получаются изъ заграницы. Между тѣмъ всѣ доходы желѣзныхъ дорогъ получаются въ мѣстной серебряной валютѣ. Точно также серебряный кризисъ долженъ былъ отразиться неблагопріятно на интересахъ казны, вслѣдствіе необходимости уплаты % по внѣшнему долгу, составляющихъ значительную часть бюджета, въ золотой валютѣ.

Общіе сравнительные выводы о вліяніи иностр. капит. въ Мексикѣ и Аргентинѣ.

Сопоставляя приведенныя выше данныя, характеризующія экономическое развитіе Мексики, какъ оно сложилось подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ, съ таковыми же данными относительно экономическаго развитія Аргентины, сложившагося подъ вліяніемъ того же фактора, мы приходимъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Приливъ иностранныхъ капиталовъ въ Аргентину привелъ къ раззоренію и къ полному банкротству страны, между тѣмъ какъ въ Мексикѣ вліяніе этихъ капиталовъ оказалось весьма благотворнымъ во всѣхъ отрасляхъ народнаго хозяйства.

2) Столь различное вліяніе одного и того же фактора объясняется, во 1-хъ, различіемъ мѣстныхъ условій, въ которыхъ онъ нашелъ примѣненіе, во 2-хъ, различіемъ самаго характера его примѣненія, неодинаковой степенью интенсивности этого примѣненія, и въ 3-хъ, различіемъ внѣшнихъ обстоятельствъ, сопутствовавшихъ и сопровождавшихъ привлеченіе иностранныхъ капиталовъ въ ту и другую страну.

3) Различіе мѣстныхъ условій выразилось въ томъ, что Мексика, благодаря своимъ естественнымъ минеральнымъ богатствамъ, оказалась болѣе пригодной для крупной капиталистической дѣятельности, чѣмъ Аргентина, страна земледѣлія и скотоводства par excellence. Не находя для себя достаточнаго примѣненія въ естественныхъ богатствахъ страны, иностранные

капиталы устремились въ Аргентинѣ на спекулятивныя предпріятія, избравъ предметомъ своей дѣятельности банковое дѣло, ипотечный кредитъ и торговлю земельными участками и т. д., т. е. такія отрасли экономической дѣятельности, въ которыхъ юная страна весьма мало нуждалась, вслѣдствіе чего эти предпріятія приняли уродливый характеръ и въ результатѣ должны были лопнуть. Наоборотъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда иностранные капиталы получили примѣненіе въ сельско-хозяйственныхъ промыслахъ, т. е. въ тѣхъ предпріятіяхъ, которыя болѣе всего соотвѣтствуютъ естественнымъ экономическимъ условіямъ страны, они всегда увѣнчивались успѣхомъ и имѣли благопріятное вліяніе на экономическое развитіе страны. То, что было исключеніемъ въ Аргентинѣ, получило характеръ общаго правила въ Мексикѣ, вслѣдствіе того, что самыя экономическія условія страны оказались въ высшей степени благопріятными для дѣятельности иностранныхъ капиталовъ, и послѣдніе были направлены именно на тѣ отрасли промышленности, въ которыхъ страна больше всего нуждалась.

4) Различіе характера примѣненія иностранныхъ капиталовъ выразилось въ неодинаковой интенсивности ихъ прилива въ ту и другую страну. Подобно тому, какъ лекарство, принятое въ опредѣленной дозѣ и въ опредѣленные промежутки времени, имѣетъ цѣлебное дѣйствіе на организмъ, принятое же въ большомъ количествѣ или въ быстро слѣдующіе одинъ за другимъ промежутки времени, можетъ привести организмъ къ гибели, такъ и иностранные капиталы, нахлынувшіе сразу въ громадныхъ размѣрахъ на Аргентину, оказались не подъ силу народно-хозяйственному организму, и подъ давленіемъ ихъ онъ въ концѣ долженъ былъ сокрушиться, между тѣмъ какъ въ Мексикѣ приливъ иностранныхъ капиталовъ совершался въ умѣренныхъ размѣрахъ, удовлетворяя лишь насущнымъ потребностямъ страны въ нихъ, вслѣдствіе чего вліяніе ихъ оказалось вполнѣ благотворнымъ.

5) Въ частности различіе это оказалось въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, въ учрежденіи акціонерныхъ компаній и

кредитныхъ учрежденій. Въ Аргентинѣ желѣзныя дороги поглотили громадныя суммы. Выстроенная въ теченіе короткаго промежутка времени большая сравнительно сѣть оказалась не подъ силу малочисленному населенію, и не могла соотвѣтственно развивать движеніе, вслѣдствіе чего дороги оказались малодоходными или даже убыточными, легши тяжелымъ бременемъ на казнѣ, обязанной ежегодно выплачивать большія суммы по гарантіямъ или субсидіямъ. Въ Мексикѣ, наоборотъ, постройка желѣзныхъ дорогъ обошлась значительно дешевле, субсидіи, даваемыя правительствомъ, были гораздо ниже, сравнительная густота населенія вполнѣ обезпечивала развитіе движенія по новымъ путямъ сообщенія, самое направленіе сѣти было выбрано весьма благоразумно, вызвавъ въ свою очередь усиленіе движенія, поднятіе всѣхъ отраслей народнаго хозяйства и даже увеличеніе доходовъ казны до такой степени, что дальнѣйшее субсидированіе желѣзныхъ дорогъ оказалось ненужнымъ. Точно также развитіе кредитныхъ учрежденій въ Мексикѣ шло параллельно потребностямъ увеличивавшейся торговли и промышленности, между тѣмъ какъ въ Аргентинѣ они приняли азартный характеръ, вызвавъ къ жизни дутыя предпріятія и давая широкій просторъ ажіотажу и бѣшеной спекуляціи.

6) Третья причина различнаго вліянія иностранныхъ капиталовъ на благосостояніе обѣихъ странъ заключается въ различномъ отношеніи къ этимъ капиталамъ со стороны правительствъ обоихъ государствъ. Между тѣмъ какъ мексиканское правительство употребляло иностранные капиталы исключительно на производительныя цѣли, дѣйствуя чрезвычайно осторожно въ заключеніи иностранныхъ займовъ, стараясь по возможности уменьшать тяжесть своего долга, аргентинское правительство, наоборотъ, безразсудно пускалось въ долги, возросшіе въ короткій промежутокъ времени до громадныхъ размѣровъ, расточая вырученныя изъ займовъ суммы на непроизводительныя потребности и на уплату процентовъ по прежнимъ займамъ, а когда и этотъ источникъ изсякъ, оно

прибѣгло къ дѣйствію печатной машины и наводнило страну бумажными деньгами, обезцѣнивъ свою валюту до крайности и этимъ окончательно довершивъ раззореніе страны.

7) Слѣдствіемъ взаимнаго дѣйствія всѣхъ этихъ причинъ оказалось то, что въ Аргентинѣ за быстрымъ скоросиѣлымъ разцвѣтомъ экономическихъ силъ и хозяйственнаго благосостоянія послѣдовалъ такой же быстрый упадокъ, государственные доходы понизились, вывозъ и ввозъ уменьшились, довѣріе иностранцевъ исчезло, валюта обезцѣнена на 75%, государственныя процентныя бумаги понизились въ громадномъ размѣрѣ [1]), и соотвѣтственно со всѣмъ этимъ и благосостояніе всего населенія измѣнилось значительно къ худшему. Въ Мексикѣ, наоборотъ, прогрессъ шелъ медленно, но постепенно и вѣрно, государственные доходы постоянно возростали, кредитъ страны съ каждымъ годомъ все болѣе упрочивался [2]), курсы процентныхъ бумагъ возвысились [3]), торговля и промышленность развились, производительныя силы страны получили надлежащее развитіе, и въ результатѣ всего общее благосостояніе увеличилось, населеніе получило возможность, кромѣ сельскаго хозяйства, заниматься другими промыслами и отраслями производства, спросъ на трудъ увеличился и цѣна его поднялась, сверхъ же того, благодаря развитію мѣстныхъ производствъ, Мексика получила возможность удовлетворять многимъ потребностямъ своего населенія собственными средствами, не прибѣгая къ ввозу изъ заграницы.

[1]) Въ 1885 г. курсы аргентинскихъ процентныхъ бумагъ равнялись 102%, въ 1892 г. 40—50%, въ февралѣ 1894 г.—48½% (Schmitz, S. 110).

[2]) 6% заемъ 1888 г. былъ заключенъ по курсу 70%, заемъ 1890 г. — по курсу 88¾% (Schmitz, S. 111).

[3]) Въ 1885 г. курсы мексиканскихъ бумагъ равнялись — 19³/₈%, въ 1892 г. 85½—86% (Schmitz, S. 110).

Глава седьмая.

Вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ австралійскихъ колоніяхъ Англіи (Australasia).

Возникновеніе австралійскихъ колоній.

Въ теченіе послѣднихъ 50 лѣтъ на арену всемірной исторіи выступило нѣсколько новыхъ странъ, которымъ, по всей вѣроятности, суждено играть выдающуюся роль въ экономической судьбѣ современныхъ народовъ. Мы говоримъ объ англійскихъ колоніяхъ въ Австраліи. Начало этимъ колоніямъ было положено 110 лѣтъ тому назадъ англійскимъ капитаномъ Филлипомъ, высадившимся въ 1787 г. съ экспедиціей, состоявшей изъ 1030 лицъ, на австралійскій берегъ, неподалеку отъ нынѣшняго Сиднея, и основавшимъ такимъ образомъ первую англійскую колонію въ Австраліи. Водрузивъ англійскій флагъ, капитанъ Филлипъ произнесъ слѣдующія пророческія слова: «Какая прекрасная перспектива открывается предъ нарождающейся новой націей! Какая честь занять первую позицію какъ по времени, такъ и по вліянію, въ странѣ, столь обширной, столь прекрасной, столь плодородной, столь благословенной климатомъ, столь одаренной всѣми благами, какія природа можетъ создать! Какъ велики должны быть заслуги націи, открывающей для пользованія человѣческаго рода страну, столь обширную, столь благопріятную для этого пользованія» [1]). Въ первую половину нынѣшняго столѣтія колонія развивалась очень медленно: въ 1835 г.

[1]) T. Richards. New South Wales in 1881. Sydney 1882. стр. 1—2.

всего на австралійскомъ континентѣ было 70,000 жителей. Со второй половины настоящаго столѣтія начинается быстрое и прогрессивное развитіе новаго материка: въ 1851 году отъ колоніи Новый Южный Валлисъ, составлявшей первоначальное ядро англійскихъ владѣній въ Австраліи, выдѣлилась Викторія, занявшая вскорѣ доминирующее положеніе на материкѣ, въ 1859 г. выдѣлилась другая колонія Queensland[1]), съ теченіемъ времени образовались новыя колоніи, которыя въ настоящее время, въ числѣ семи, образуютъ особую группу англійскихъ владѣній въ Австраліи, извѣстную подъ именемъ Australasia. Колоніи эти суть:

Территорія и населеніе колоній.

	Колич. населенія въ 1895 г.	Занимаемое пространство.
Викторія	1.177,444	87,884 кв. миль.
Новый южный Валлисъ.	1.277,870	310,700 » »
Queensland	460,550	668,497 » »
Южная Австралія . . .	352,653	903,690 » »
Западная Австралія . .	132,050	975,920 » »
Тасманія	146,667	26,385 » »
Новая Зеландія. . . .	703,360	104,471 » »
	4.250,594	3.077,547 кв. миль [2]).

Такимъ образомъ, въ теченіе какого-нибудь полустолѣтія, австралійскій материкъ и прилегающіе острова успѣли заселиться болѣе чѣмъ 4 милліонами людей на пространствѣ, обнимающемъ свыше 3 милліоновъ англійскихъ кв. миль. Насколько пространство это безконечно велико въ сравненіи съ живущимъ на немъ населеніемъ и насколько оно въ состояніи вмѣстить въ себѣ еще населенія, можно видѣть изъ того, что въ настоящее время подъ культурой хлѣбовъ въ упомянутыхъ 7 колоніяхъ засѣяно всего 8.623,852 акра

[1]) Ibid, стр. 9.

[2]) The Statesman's Jearbook for 1897, стр. 291, 294, 270, 277, 302. 283. 256.

земли [1]), или 13,475 англійскихъ кв. миль, т. е. менѣе чѣмъ $^1/_{200}$ часть всего занимаемаго пространства, а между тѣмъ Австралія не только прокармливаетъ собственное населеніе продуктами своей почвы, но является одной изъ странъ, снабжающихъ своимъ хлѣбомъ и европейскія страны. Число головъ рогатаго скота въ указанныхъ колоніяхъ достигало въ 1889 г. 9.209,801, число лошадей—1.486,819, число овецъ—96.580,640 [2]). По даннымъ о всемірной торговлѣ шерстью, ежегодно публикуемымъ лондонской торговой фирмой Helmuth, Schwartze et C^0, въ одну только Англію было вывезено шерсти изъ Австраліи:

Производство сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Годы.	Количество тюковъ.	Цѣна въ Лондонѣ: за 1 тюкъ.	Цѣна въ Лондонѣ: всего.
1870	550,000	75 ф. ст. 15 ш.	9.212,000 ф. ст.
1882	1.000,000	17 » » 10 »	17.500,000 » »
1893	1.850,000	12 » » — »	22.200,000 » » [3]).

Такимъ образомъ, несмотря на упадокъ цѣнъ шерсти въ Лондонѣ за 20-лѣтній періодъ болѣе чѣмъ въ шесть разъ, выручка Австраліи на лондонскомъ рынкѣ за этотъ продуктъ за тотъ же періодъ увеличилась въ $2^1/_2$ раза.

Одинхъ только сыровъ было вывезено изъ австралійскихъ колоній: Викторіи, Новаго Южнаго Валлиса и Новой Зеландіи въ Англію.

въ 1889 г. на сумму . .	1.879,975 франковъ.
» 1890 » » » . .	3.173,250 »
» 1891 » » » . .	6.735,000 »
» 1892 » » » . .	10.357,225
» 1893 » » » . .	23.976,900 » [4]).

[1]) New-South Wales, its mineral wealth, history and ressources, prepared from the Year-book of Australia, London 1888, стр. 78.

[2]) Ibid, стр. 79.

[3]) См. L'Économiste Français 1893, № 13, p. 398.

[4]) См. L'Économiste Français 1894, № 30, p. 118.

Слѣдующая таблица показываетъ количество вывоза масла изъ Викторіи въ Европу въ періодъ $18^{89}/_{90}$—$189^{4}/_{5}$ гг.

Годы.	Вѣсъ въ тоннахъ.	Цѣна вывоза въ ф. ст.
$188^{9}/_{90}$	369	51,300
$189^{0}/_{1}$	759	91,200
$189^{1}/_{2}$	2,139	225,000
$189^{2}/_{3}$	3,613	404,432
$189^{3}/_{4}$	7,652	761,273
$189^{4}/_{5}$	11,584	1.081,243

т. е. за 6 лѣтъ производство масла для заграничнаго отпуска возросло по размѣрамъ въ 31 разъ, а по цѣнѣ въ 21 разъ; семь лѣтъ назадъ составляя почти ничто, нынѣ оно даетъ немногочисленному населенію колоніи около 10 милл. руб. въ годъ [1]).

Точно также было вывезено въ Англію замороженное мясо изъ трехъ колоній: Новой Зеландіи, Новаго Южнаго Валлиса и Queensland въ 1893 г. въ количествѣ 11.284,45 килогр. (18,500 пуд.), а въ 1894 году 15.950,000 килогр. (26,150 пуд.) [2]).

Производство серебра в Австраліи, не превышавшее еще въ 1881 г. 97,000 унцій, а въ 1886 г. — 1.054,000 унцій, достигло въ 1891 г. цифры 12.371,000 унцій, а въ 1893 г.— 14.691,000 унцій или почти $^{1}/_{10}$ части всего міроваго производства. Главная доля въ этомъ производствѣ Австраліи принадлежитъ знаменитой Broken Hill Proprietary Company, которая въ послѣдніе годы въ среднемъ производитъ около 10 милл. унцій въ годъ. Между тѣмъ какъ въ Соед. Штатахъ Сѣв. Америки, по вычисленіямъ Кимбалля, сдѣланнымъ на основаніи отчетовъ 155 сѣверо-американскихъ серебряныхъ рудниковъ, стоимость производства каждой унціи серебра въ среднемъ обходится въ $25^{1}/_{4}$ пенсовъ, въ Австраліи стоимость эта не пре- Производство серебра.

[1]) См. И. И. Янжулъ. Торговые музеи, экспортные союзы и склады товарныхъ образцовъ. М. 1897, стр. 351—52.

[2]) См. L'Économiste Français 1895, № 12, p. 366.

Производство золота.

вышаетъ $16\frac{1}{2}$ пенсовъ [1]). Еще болѣе богата Австралія золотомъ. Въ колоніи Queensland за время отъ 1858 до 1895 г. добыто золота свыше $10\frac{1}{2}$ милліоновъ унцій, представляющихъ цѣнность въ 37 милліоновъ ф. ст. [2]). Въ колоніи Викторіи, начиная съ 1851 до 1895 г., добыто болѣе 60 милліоновъ унцій золота, цѣнностью свыше 240 милліоновъ ф. ст. или свыше 2 милліардовъ руб. [3]). По даннымъ, приводимымъ Hayter'омъ за 1892 г. [4]), производство золота въ Соединенныхъ Штатахъ въ 1890 г., составляло 1.588,490 унцій, въ Россіи 1.023,433 унціи, третье же мѣсто среди странъ, производящихъ золото на всемъ земномъ шарѣ, занимала Викторія, съ производствомъ, равнявшимся въ томъ году 588,561 унціи. Если считать производство пропорціонально населенію, то производство Викторіи въ 19 разъ превышало производство Соединенныхъ Штатовъ и въ 50 разъ производство Россіи. Одна сумма дивиденда, полученнаго компаніями золотыхъ пріисковъ въ Викторіи въ теченіе одного года, составляла $\frac{1}{2}$ милліона ф. ст. [5]). Въ самое послѣднее время, въ Западной Австраліи открыты въ свою очередь такъ называемыя «золотыя поля», обѣщающія великое будущее этой малонаселенной, пустынной колоніи, считавшей въ 1891 году не болѣе 49,782 жителей на пространствѣ въ 1.060,000 кв. миль. Первый пріискъ былъ открытъ въ августѣ 1892 года нѣкоимъ Bayley'емъ, въ честь котораго онъ и названъ Bayley's Reward. Первые результаты превзошли всѣ ожиданія: съ 1 марта 1893 г. по 6 іюля 1894 г. было добыто въ этомъ пріискѣ 32,000 унцій золота на 480 тоннъ минеральной руды, что даетъ 67 унцій на одну тонну. Нѣкоторые куски были найдены, которые содержали по нѣсколько сотенъ унцій на тонну.

1) O. Schmitz. Die Finanzen Mexicos, Leipzig 1894, S. 208.

2) Statesman's Jearbook for 1897, стр. 273.

3) Ibid., стр. 296.

4) Victorian Statistics, vol. II, p. 335.

5) Norwood Joung, Australasia and british money, въ Contemporary Review, February 1894, p. 262.

Если принять во вниманіе, что въ Трансваалѣ золотые пріиски даютъ отъ $^{1}/_{2}$ до $^{2}/_{3}$ унціи на тонну и что пріискъ Робинзонъ, самый богатый изъ золотыхъ пріисковъ Witwaterstrand, не даетъ больше 1 унціи на тонну, то нечего удивляться, что англійскіе капиталы устремились туда съ чрезвычайной быстротой и что въ короткое время были образованы многочисленныя компаніи въ Лондонѣ для эксплоатаціи этихъ пріисковъ. Само собою разумѣется, что нѣкоторыя компаніи, какъ всегда бываетъ въ подобныхъ случаяхъ, были основаны съ чисто спекулятивными цѣлями, многія однако оказались вполнѣ солидными, каковы: «West-Australian Goldfields, London and W.-Australian Exploration, Mawson' Reward, Golconda» и др. Правда, впослѣдствіи добыча значительно понизилась и дальнѣйшая разработка пріисковъ не давала больше одной унціи на тонну, однако и теперь находятся нѣкоторые пріиски, дающіе отъ 4 до 5 унцій на тонну, и сверхъ того пріиски эти распространены на такомъ большомъ пространствѣ (болѣе 100,000 кв. кил.), что еще на долгое время могутъ служить предметомъ эксплоатаціи. По свидѣтельству французскаго писателя Pierre Leroy-Beaulieu, посѣтившаго эти мѣстности осенью 1895 г., добыча золота въ вновь открытыхъ западно-австралійскихъ пріискахъ, въ одномъ только сентябрѣ мѣсяцѣ 1895 г., достигла цифры 18,241 унціи, цѣнностью въ 69,330 ф. ст. [2]). Открытіе этихъ пріисковъ, помимо того, что оно имѣетъ важное значеніе для Западной Австраліи само по себѣ, важно еще по тѣмъ послѣдствіямъ, которыя оно должно повлечь за собою для всего экономическаго развитія этой колоніи. «Когда эта страна, говоритъ по этому поводу L'Économiste Français, будетъ болѣе изслѣдована, вслѣдствіе прилива многочисленныхъ капиталовъ, въ ней, безъ сомнѣнія, несмотря на недостатки ея почвы, будутъ найдены многія мѣста, годныя для культуры,

[1]) L'Économiste Français 1894, № 42, p. 493—95.

[2]) Pierre Leroy-Beaulieu, Lettre sur l'Amerique de l'Ouest въ L'Économiste Français 1896, № 1, p. 5—7.

особенно для пастбищъ. Послѣ золотыхъ пріисковъ, можно разрабатывать мѣдныя жилы, серебряныя руды и каменный уголь, присутствіе которыхъ тамъ уже констатировано; колонія такимъ образомъ будетъ впослѣдствіи занимать почетное положеніе среди своихъ сосѣдей, вмѣсто прозябанія, на которое она какъ будто была обречена до сихъ поръ» [1]). Насколько подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ культура въ этихъ мѣстностяхъ быстро прививается, можно видѣть изъ описанія упомянутымъ выше писателемъ, Pierre Leroy-Beaulieu, одного изъ центровъ этихъ золотыхъ пріисковъ—Coolgardie, расположеннаго на разстояніи 120 километровъ отъ послѣдней станціи желѣзнодорожной линіи и окруженнаго на разстояніи 400 километровъ песчаной пустыней. «Когда подумаешь, говоритъ онъ, о громадныхъ трудностяхъ, которыя нужно было преодолѣть, чтобы устроить пять лѣтъ тому назадъ въ этой безводной пустынѣ, на разстояніи нѣсколькихъ сотъ километровъ отъ послѣднихъ обитаемыхъ мѣстъ, этотъ городъ въ 4 — 5 тысячъ жителей, и далѣе еще нѣсколько второстепенныхъ центровъ съ 500 — 600 жителей въ каждомъ, то нельзя не преклоняться передъ организаторскимъ геніемъ англо-саксонской расы и не удивляться той настойчивости, съ какой она остается вѣрной всѣмъ своимъ традиціямъ и себѣ самой, во всѣхъ странахъ и подъ всѣми возможными климатами. Въ Coolgardie вы можете найти главнѣйшіе иллюстрированные журналы и обозрѣнія не только Сиднея или Мельбурна, но и Лондона, послѣдній англійскій романъ, не говоря уже о безчисленныхъ переводахъ, особенно Зола и Дюма отца, который, я думаю, изъ французскихъ писателей наиболѣе читается во всѣхъ странахъ свѣта. Сама Coolgardie имѣетъ 2 газеты: одна, «The Coolgardie miner», выходитъ утромъ, имѣя 6 страницъ обыкновеннаго формата, и стоитъ 30 сантимовъ, а другая, «The Golden age», выходитъ вечеромъ, имѣя 4 страницы формата «Petit Journal», и стоитъ 20 сантимовъ. Эти органы имѣютъ наиболѣе полную теле-

Культурные центры въ золотыхъ пріискахъ. — Coolgardie.

[1]) L'Économiste Français 1894, № 42, p. 495.

графную корреспонденцію; я изъ нихъ узналъ о послѣдней министерской перемѣнѣ во Франціи, имена новыхъ министровъ и ихъ программу. Пять австралійскихъ банковъ имѣютъ тамъ свои отдѣленія. Есть тамъ четыре церкви: англиканская, католическая, пресвитеріанская и методистская; всѣ онѣ покрыты жестью и въ нѣкоторыхъ изъ нихъ какъ будто даже высѣчены готическія окна, не производящія, впрочемъ, очень блестящаго эффекта. Къ этому необходимо прибавить неизмѣнную армію спасенія, которую можно найти теперь вездѣ въ Австраліи, хотя она водворилась тамъ всего 12 лѣтъ. Въ противуположность тому, что совершается въ золотыхъ пріискахъ Америки, воскресенье здѣсь соблюдается очень строго, какъ въ Англіи; не только работа прекращается — чего, конечно, нельзя порицать, — но не видно никакой игры, никакого увеселенія. Всѣ кабаки заперты, и любители крѣпкихъ напитковъ вынуждены выпивать дома бутылку джина или виски, пріобрѣтенную наканунѣ вечеромъ. Зато суббота послѣ обѣда, какъ во всѣхъ англо-саксонскихъ странахъ, посвящена отдыху, и тогда можно видѣть, какъ оба существующія здѣсь общества игроковъ въ cricket предаются этой утомительной игрѣ при 30 или 35 градусахъ жары съ такой же горячностью, какъ въ туманной Англіи. Скачекъ еще нѣтъ, хотя австралійцы большіе охотники до нихъ, какъ никто въ мірѣ, зато отъ времени до времени здѣсь происходятъ гонки велисопедистовъ и верблюдовъ»[1].

Выгодныя особенности австралійскихъ колоній.

Приведенные выше лишь бѣглые штрихи и немногочисленныя данныя даютъ представленіе о развитіи, достигнутомъ Австраліею въ настоящее время, и объ ожидающей ее перспективѣ въ будущемъ. Не уступая экзотическимъ странамъ, каковы: Аргентина, Мексика и т. под., въ плодородіи своей почвы и въ своихъ минеральныхъ богатствахъ, австралійскія колоніи имѣютъ чрезвычайное преимущество предъ ними,

[1]) Pierre Leroy-Beaulieu, l. c., p. 7.

заключающееся въ составѣ и характерѣ своего населенія. Население это—представители англо-саксонской расы, выходцы той же Англіи, откуда они приносятъ съ собою ту же энергію и духъ предпріимчивости, то же трудолюбіе и способность примѣняться ко всякимъ обстоятельствамъ и условіямъ жизни и приноровить ихъ къ своимъ потребностямъ, тѣ же культурныя начала, какія составляютъ ихъ неотъемлемую принадлежность на старой родинѣ. Въ политическомъ отношеніи австралійскія колоніи Англіи представляютъ такія же самостоятельныя единицы, съ полной свободой опредѣленія своей судьбы и своихъ хозяйственныхъ интересовъ, почти какъ всякое суверенное государство, и лишь съ формальной, чисто внѣшней стороны онѣ сохраняютъ свою связь съ метрополіей. Дѣло въ томъ, что не всѣ англійскія колоніи имѣютъ одинаковое политическое устройство и находятся въ одинаковой политической зависимости отъ метрополіи. Въ этомъ отношеніи англійскія колоніи раздѣляются на три категоріи: коронныя колоніи въ собственномъ смыслѣ (Kroncolonien), коронныя колоніи съ представительнымъ собраніемъ, но безъ отвѣтственнаго министерства, колоніи съ представительнымъ собраніемъ и съ отвѣтственнымъ министерствомъ (Responsible governement). Къ первой категоріи принадлежатъ колоніи, находящіяся въ полной зависимости отъ центральнаго англійскаго правительства (министерства колоній) и отъ его представителя, мѣстнаго губернатора и его совѣта, безъ участія въ дѣлахъ управленія и законодательства самихъ колоній. Къ этой категоріи принадлежитъ большинство англійскихъ мелкихъ колоній, особенно англійскія торговыя факторіи и морскія станціи. Ко второй категоріи принадлежатъ колоніи, которыя, хотя и имѣютъ представительное собраніе, находятся однако въ полной зависимости отъ центральнаго англійскаго правительства, назначающаго мѣстныхъ министровъ и чиновниковъ, которые предъ нимъ (а не предъ представительнымъ собраніемъ) и отвѣтственны. Къ этой категоріи принадлежатъ преимущественно вестъ-индскія колоніи и къ ней можно причислить также

Политическое устройство англійскихъ колоній вообще.

«индійскую имперію», занимающую особое положеніе, какъ по своему огромному пространству, такъ и по нѣкоторымъ особенностямъ своего политическаго устройства, между прочимъ также и по тому, что завѣдываніе ея дѣлами сосредоточено не въ англійскомъ министерствѣ колоній, а въ спеціальномъ министерствѣ для Индіи. Къ третьей категоріи принадлежатъ колоніи, имѣющія двѣ представительныя палаты, верхнюю и нижнюю, съ отвѣтственнымъ предъ ними министерствомъ. Право короны, или, точнѣе говоря, англійскаго парламента, по отношенію къ этимъ колоніямъ заключается только въ правѣ veto на постановленія мѣстнаго законодательнаго собранія, которымъ, впрочемъ, она никогда не пользуется, и въ назначеніи въ колонію своего представителя - губернатора, власть котораго чисто фиктивная, такъ какъ назначаемое имъ министерство отвѣтственно не предъ нимъ, а предъ представительнымъ собраніемъ, изъ среды котораго оно и избирается. Центральное министерство колоній не имѣетъ никакой власти и никакого контроля надъ мѣстнымъ правительствомъ, и вся его дѣятельность по отношенію къ этимъ колоніямъ ограничивается только оффиціальной перепиской между нимъ и его мѣстнымъ представителемъ - губернаторомъ. Къ этой категоріи принадлежатъ всѣ англійскія колоніи въ Сѣверной Америкѣ, составляющія такъ называемыя канадскія владѣнія (Dominion of Canada), Нью Фаундлендъ, Капская колонія и, наконецъ, тѣ семь англійскихъ колоній въ Австраліи, такъ называемая Australasia, о которыхъ мы теперь ведемъ рѣчь [1]). До какой степени колоніи эти сохраняютъ полную независимость по отношенію къ метрополіи, можно видѣть особенно изъ таможенной политики этихъ колоній. Всѣ эти колоніи (за исключеніемъ Новаго Южнаго Валлиса до начала 90-хъ годовъ) придерживаются крайне охранительной таможенной политики и

Независимость австралійскихъ колоній отъ Англіи.

[1]) C. I. Fuchs, Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien, Leipzig 1893, стр. 188 и слѣд.; I. S. Cotton and E. I. Payne, Colonies and dependencies, London 1883, p. 133.

ограждены весьма высокими ввозными пошлинами, направленными, главнымъ образомъ, противъ ихъ же метрополіи— Англіи. Пошлины эти достигаютъ 25% ad valorem и болѣе [1]) и составляютъ одну изъ существенныхъ частей мѣстныхъ государственныхъ доходовъ. На каждую душу населенія пошлины эти составляютъ:

въ	Н. Ю. Валлисѣ . .	1	ф.	ст.	15	шил.	11	пенс.
»	Южной Австраліи .	1	»	»	16	»	4	»
»	Викторіи	2	»	»	1	»	1	»
»	Тасманіи	2	»	»	1	»	3	»
»	Н. Зеландіи . . .	2	»	»	8	»	10	
»	Queensland	3	»	»	0	»	7	»
»	З. Австраліи . . .	3	»	»	16	»	2 [2])	»

между тѣмъ какъ въ Англіи они составляютъ 10 ш. 11 п. т. е. въ 4—7 разъ меньше, чѣмъ въ этихъ колоніяхъ. При такихъ условіяхъ, совершенно естественно смотрѣть на приливъ туда капиталовъ изъ Англіи, какъ на приливъ иностранныхъ капиталовъ, такъ какъ колоніи эти не только теоретически, но и фактически представляютъ для Англіи чужія страны, даже болѣе огражденныя отъ нея высокими таможенными пошлинами, чѣмъ нѣкоторыя суверенныя государства. Весьма даже вѣроятно, что именно эти высокія пошлины послужили одной изъ главныхъ причинъ интенсивнаго наплыва англійскихъ капиталовъ въ эти колоніи, въ которыхъ сбытъ англійскихъ произведеній оказался затруднительнымъ. Для Англіи колоніи эти потеряли бы всякую цѣну, еслибъ онѣ не служили какъ бы резервуаромъ для постояннаго отвода туда, съ одной стороны, постоянно накопляющагося избытка населенія, а съ другой стороны — такого же постоянно накопляющагося избытка капиталовъ. Не имѣя возможности подчинить себѣ жителей этихъ колоній какъ потре-

[1]) C. I. Fuchs, l. c. стр. 209.

[2]) Rawson W. Rawson, Synopsis of the tariffs and trade of the british Empire, London 1888, p. 61.

бителей своихъ произведеній, Англія находитъ болѣе удобнымъ пользоваться ими въ качествѣ потребителей своихъ капиталовъ, извлекая въ этомъ послѣднемъ случаѣ не меньшій барышъ. Съ другой стороны, конечно, существенной причиной предпочтенія англійскими капиталистами этихъ колоній, для помѣщенія своихъ капиталовъ, преимущественно предъ другими странами, служитъ кровная связь жителей этихъ колоній съ жителями самой Англіи, одинаковость культуры, обычаевъ и т. д., внушающія англійскимъ капиталистамъ болѣе высокое довѣріе къ кредитоспособности этихъ колоній. Вотъ почему всѣ займы, совершенныя этими колоніями на лондонскомъ рынкѣ, считались до послѣдняго времени въ числѣ первоклассныхъ и по своему высокому курсу и низкому проценту занимали мѣсто рядомъ съ займами первоклассныхъ европейскихъ государствъ. Такъ напр. 4% заемъ колоніи Викторіи, заключенный въ Лондонѣ въ 1887 г. на сумму 3 милл. ф. ст. чрезъ посредство London and Westminister Bank, былъ выпущенъ по курсу 102 [1]); $3^1/_2$% заемъ колоніи Н. Ю. Валлисъ, заключенный въ Лондонѣ на сумму 3,500,000 ф. ст., былъ выпущенъ по курсу $103^3/_5$ [2]) и т. д.

Высокое довѣріе къ ихъ кредитоспособности.

Какъ бы то ни было, австралійскія колоніи не замедлили воспользоваться широко открытымъ, со стороны старой родины, кредитомъ, и англійскіе капиталы полились туда рѣкой, какъ посредствомъ государственныхъ займовъ, заключенныхъ каждой изъ этихъ колоній въ отдѣльности на англійскомъ рынкѣ, такъ путемъ непосредственнаго помѣщенія капиталовъ въ мѣстныхъ предпріятіяхъ, въ учрежденіи банковъ, въ эксплоатаціи рудниковъ, въ пріобрѣтеніи обширныхъ пастбищъ для скотоводства и т. д. Всѣ почти австралійскія желѣзныя дороги, составляющія государственную собственность колоній, построены на англійскіе займы, точно также портовыя сооруженія, водопроводы, канализація, уличное освѣщеніе и т. д.:

Приливъ англійскихъ капиталовъ въ австралійскія колоніи.

[1]) L'Économiste Français 1887 № 4. p. 195.

[2]) New South Wales, its mineral wealth, history and ressources, p. 102.

то же самое слѣдуетъ сказать объ австралійскихъ банкахъ, мореходныхъ компаніяхъ, строительныхъ обществахъ и т. д. По даннымъ, приводимымъ въ оффиціальномъ изданіи колоніи Новый Южный Валлисъ «The seven Colonies of Australasia», приливъ однихъ только частныхъ капиталовъ въ эти колоніи, помимо займовъ правительствъ и отдѣльныхъ городовъ, достигъ въ теченіе 10-лѣтняго періода 1880—1890 г.г. цифры 113.820 ф. ст., или около миллiарда руб. Если отсчитать 31.500.000 ф. ст., привезенныхъ лицами, поселившимися въ этихъ колоніяхъ, и 16 милліоновъ ф. ст. обратно вывезенныхъ, то цифра исключительно иностранныхъ капиталовъ (само собою разумѣется англійскихъ), нашедшихъ помѣщеніе въ упомянутомъ періодѣ въ астралійскихъ колоніяхъ, составитъ 66 милл. ф. ст. Одна только колонія Викторія, въ теченіе 5-лѣтняго періода 1886—90 г., ввезла 31 милліонъ ф. ст. иностраннаго капитала, не считая 6 милл. ф. ст., привезенныхъ иммигрантами [1]). Главнымъ образомъ, однако, англійскій капиталъ былъ привлеченъ въ колоніи путемъ государственныхъ займовъ. Постепенное возрастаніе государственнаго долга можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Государственная задолженность.

Колоніи.	1880.	1885.	1888.	1892.	1895
Н. Ю. Валлисъ . .	14.903,919	35.564.259	44.100,149	54.209,000	62.263,473
Викторія.	22.060.749	28.628,588	34.627.382	47.894,000	46.886,211
Queensland	12.192.150	19.320,850	25.840,950	30.639,000	31.873,934
Ю. Австралія . . .	9.865,500	17.020,900	19.147.700	22.306,000	22.556,025
З. Австралія . . .	361,000	1.288,100	1.275.200	2.261,000	3.988,597
Н. Зеландія. . . .	28.583,231	35.790,442	38.325.550	38.144,000	42.271,889
Тасманія.	1.943.700	3.357,000	4.499.470	7.399,000	8.180,925
	89.910.249	140.970,139	167.816.401	202.852,000	218.021,054 [2])

[1]) Pierre Leroy-Beaulieu, Lettres d'Australie, въ L'Economiste Français 1895, № 49, p. 734.

[2]) Цифры за 1880 г. заимствованы нами изъ New South Wales in 1881, Sydney 1881, приложеніе; за 1885 г. изъ Économiste Français 1887, № 10, p. 294; за 1888 г. изъ New South Wales, its mineral wealths, history and ressources, London 1890, p. 77; за 1892 г. у Валькера и Ватсона, Investors and sharholders guide, Edinburgh 1894, p. 206; за 1895 г. изъ The Statesman's Jearbook for 1897 г., стр. 245, 294, 273, 279, 304, 261, 285.

Для характеристики потребностей, на которыя были употреблены эти займы, приведемъ данныя для трехъ колоній, гдѣ было израсходовано:

	Н. Ю. Валлисъ.	Викторія.	Тасманія.
На постройку ж. д. и трамваевъ . .	39,797,126	36.835,095	3.659,635
» телеграфы и телефоны	866,732	—	116,811
» портовыя сооруженія и пароходство	3.730,910	—	—
» дороги и мосты.	934,568	—	2.114,790
» иммиграцію . .	194,430	—	—
» водопроводы и канализацію . .	7.411,194	7.197,706	—
» военныя сооруженія.	1.230,904	—	121,401
» обществен. зданія.	2.391,717	—	624,795
» зданія для школъ.	389,633	1.105,557	—
» другія сооруженія.	49,855	1.613,702	714,991
» займы общинамъ.	—	—	99,500
	56.997,069	47.752,060	7.451,923 [1])

Постройка желѣзныхъ дорогъ.

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ и какъ и слѣдовало ожидать, наиболѣе крупную статью расходовъ, на которую были употреблены иностранные капиталы, составляютъ желѣзныя дороги. «Именно благодаря содѣйствію капиталовъ изъ метрополіи, говоритъ г. Артюръ Рафаловичъ, англійскія колоніи могли развить свою желѣзнодорожную сѣть. Сами по себѣ колоніи не были настолько богаты, чтобы найти у себя 8—9 милліардовъ франковъ, которые были необходимы для этой

[1]) The Statesman's Jear book for 1897, p. 245, 294, 285.

постройки. Съ другой стороны, Англія вовсе не сдѣлала плохой операціи, выславъ свои капиталы на постройку этихъ дорогъ. Этимъ путемъ она обезпечила своей промышленности значительные рынки для сбыта своихъ рельсовъ, локомотивовъ, вагоновъ, а своимъ инженерамъ и рабочимъ хорошо оплачиваемое занятіе внѣ страны. Развитіе желѣзныхъ дорогъ сопровождалось въ извѣстной мѣрѣ параллельнымъ возрастаніемъ колоніальнаго экспорта; новыя территоріи были открыты для обработки и культуры, и произведенія земли: хлѣбъ, шерсть, золото и драгоцѣнные камни послужили предметомъ для оплаты процентовъ по заключеннымъ въ Англіи займамъ, а также для оплаты привозимыхъ оттуда мануфактурныхъ товаровъ. Отчасти благодаря колоніальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, потребности англійскаго рынка въ зерновыхъ продуктахъ всякаго рода могли быть удовлетворены, не только одними Соединенными Штатами и Россіей, но также и Индіей, Канадой и Австраліей. Такимъ образомъ, Канада транспортировала въ Англію въ 1882 году 3.115,000 центвайтовъ хлѣба, вмѣсто 748,000 цент. въ 1868 г., Индія—8.463,000 цент. вмѣсто 161,000 цент., Австралія—4.613,000 цент. вмѣсто 327,000 цент. Главную часть грузовъ на колоніальныхъ желѣзныхъ дорогахъ составляютъ сельскохозяйственные продукты; извѣстно, что въ Соединенныхъ Штатахъ они составляютъ одну треть всѣхъ грузовъ. Хотя англійскія колоніи, пользующіяся автономіею, прибѣгаютъ къ покровительственной системѣ для развитія своей національной промышленности, тѣмъ не менѣе онѣ продолжаютъ оставаться въ значительной мѣрѣ данниками метрополіи, при запасѣ матеріаловъ, необходимыхъ какъ для постройки, такъ и для эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Колонія Queensland, напр., фабрикуетъ свои собственные вагоны; она могла бы строить также локомотивы, но она предпочитаетъ ихъ выписывать изъ Англіи, вслѣдствіе дороговизны на мѣстѣ матеріаловъ и рабочихъ рукъ. Индія, напр., ввезла съ 1871 по 1886 г. за 15 или 16 милл. ф. ст. желѣзнодорожныхъ матеріаловъ; колонія Новый Южный Валлисъ ввезла съ

1878 по 1885 годъ рельсы за 1.000,000 ф. ст.; Викторія ввезла съ 1876 по 1885 г. рельсы и желѣзнодорожные матеріалы за 1.500,000 ф. ст.; Новая Зеландія съ 1876 по 1885 г. за 3.500,000 ф. ст.; Канада съ 1872 по 1885 г. за $9^1/_2$ милл. ф. ст. Цифры эти, заимствованныя изъ Colonial Statistical Abstracts, показываютъ, какое важное значеніе постройка колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣла для англійской промышленности» [1]). Слѣдующая таблица показываетъ прогрессивное развитіе желѣзнодорожной сѣти въ австралійскихъ колоніяхъ:

Развитіе желѣзнодорожной сѣти.

Колоніи.	1880.		1888.	1895.
Н. Ю. Валлисъ . . .	$849^1/_2$	миль	2,114	2,531
Викторія	1,199	»	2.018	3,103
Queensland	$633^1/_2$	»	1,931	2,379
Ю. Австралія	667	»	1,500	1,888
З. Австралія	$172^1/_2$	»	204	1,164
Н. Зеландія.	1,258	»	1,865	2,189
Тасманія	90	»	279	475
	$4,869^1/_2$	миль	9,911	15,624 [2])

Сравненіе съ другими странами.

Нельзя отрицать, что по отношенію къ количеству населенія, желѣзнодорожная сѣть въ австралійскихъ колоніяхъ имѣетъ протяженіе, по своей величинѣ ни съ какой другой страной несравнимое. Выше (стр. 105 и 129) мы указали, что въ Аргентинѣ, гдѣ одинъ километръ желѣзныхъ дорогъ приходится на 305 жителей, желѣзнодорожная сѣть оказалась ниже средствъ населенія поддерживать ее и не могла окупить потраченные на нее расходы, и что наоборотъ, въ Мексикѣ, гдѣ одинъ километръ приходится на 1,103 жителя, желѣзныя дороги скорѣе оказались соотвѣтствующими потребностямъ

[1]) Arthur Raffalovich, Les chemins des fer dans les colonies anglaises въ L'Économiste Français 1887, № 15, p. 445.

[2]) См. New South Wales in 1881, приложеніе; New South Wales, its mineral wealth etc. p. 48 и 77; Statesman's Jear book for 1897, p. 251, 299, 275, 281, 306, 367, 288.

населенія; между тѣмъ въ Австраліи одна миля желѣзныхъ дорогъ приходится на 272 жителя (при протяженіи желѣзнодорожной сѣти въ 15,624 мили и количествѣ населенія въ 4.250,000), а 1 километръ даже на 170 жителей (считая 15 624 мили = 25,000 килом.), т. е. желѣзнодорожная сѣть по отношенію къ количеству населенія не только гораздо распространеннѣе, чѣмъ въ Мексикѣ, но даже чѣмъ въ Аргентинѣ, и ceteris paribus, конечно, можно было бы ее считать столь же превышающей существующую въ ней потребность населенія, какъ въ Аргентинѣ. Но само собою разумѣется, что въ виду высокой культурности населенія Австраліи, послѣднюю никоимъ образомъ нельзя сравнивать съ какой-нибудь Мексикой, а тѣмъ болѣе Аргентиной, и если вообще возможны тутъ какія-либо сравненія съ другими странами, то развѣ съ Соединенными Штатами, гдѣ большинство населенія также принадлежитъ къ англо-саксонской расѣ и находится болѣе или менѣе на такой же ступени культуры, и гдѣ оно разселено на сравнительно такихъ же громадныхъ пространствахъ, какъ въ Австраліи. Сравнивая въ этомъ отношеніи обѣ эти страны, мы видимъ, что Соединенные Штаты, при количествѣ населенія, во время послѣдней переписи 1890 г., въ 62.622,250 душъ и при густотѣ населенія въ 21,3 на 1 кв. милю, имѣли желѣзнодорожную сѣть въ томъ же году въ 166,698 миль [1]), т. е. одна миля приходилась на 376 жителей, между тѣмъ какъ въ Австраліи, при густотѣ населенія въ $1^1/_2$ души на 1 кв. милю, какъ мы видѣли выше, одна миля приходится всего на 272 жителя. При такихъ условіяхъ нѣкоторые полагаютъ, быть можетъ не безъ основанія, что развитіе желѣзнодорожной сѣти въ Австраліи было нѣсколько форсировано.

Недостаточная доходность австралійскихъ ж. д.

По крайней мѣрѣ австралійскія желѣзныя дороги до сихъ поръ еще не могли достигнуть такой доходности, при которой могли бы вполнѣ окупаться затраченныя на нихъ средства, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы рас-

[1]) Statesman's Yearbook for 1897, p. 1071 и 1100.

ходовъ и доходовъ австралійскихъ желѣзныхъ дорогъ и процентовъ чистой прибыли на затраченный въ дѣло капиталъ:

Колоніи.	Кол. миль въ 1888 г.	Затраченные капиталы въ ф. ст.			Доходъ въ 1888 году.			% прибыли.
		изъ займ.	изъ друг. источн.	всего.	валовой	расх. эксп.	чистый.	
Н. Ю. Валлисъ .	2,114	26.885,786	836,962	27.722,748	2.295,124	1.530,551	764,573	2,90
Викторія . . .	2,018	23.740,484	3.727,774	27.468,258	2.756,049	1.753,069	1.003,030	3,80
Queensland . . .	1,931	12.744,298	320,300	13.064,598	776,794	507,961	268,833	2,10
Ю. Австралія . .	1,500	9.213,481	452,742	9.666,223	948,382	453,385	494,997	5,26
З. Австралія . .	204	823,099	69,144	892,243	38,371	44,080	—5,709	—0,67
Тасманія. . . .	279	1.096,767	1.256,818	2.353,585	135,984	129,265	—6,719	0,30
	8,046	74.503,915	6.663,740	81.167,655	6.950,704	4.418,261	2.532,443	3,23[1])

Сравнивая предыдущую таблицу съ этой, мы видимъ, что австралійскія желѣзныя дороги, при протяженіи въ 1888 г. около 10,000 миль (вмѣстѣ съ Новой Зеландіей), давали въ среднемъ прибыль на затраченный капиталъ въ $3^1/_4$%. Мы не имѣемъ точныхъ данныхъ за послѣдующіе годы, но, судя по словамъ Валькера и Ватсона, австралійскія желѣзныя дороги и въ 1892 г. не дали больше 3% прибыли на капиталъ. «Тотъ фактъ, говорятъ эти авторы, что доходы новой сѣти даютъ чистую прибыль въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ это было 12 лѣтъ тому назадъ, показываетъ, какъ развитіе желѣзныхъ дорогъ шло впереди существующихъ потребностей. На капиталъ въ 51 милл. ф. ст., который представляли государственныя желѣзныя дороги въ 1880—81 г., чистая прибыль тогда получалась въ размѣрѣ $3^7/_{16}$%. Старыя линіи едва ли могутъ быть менѣе доходны теперь, и если даже принять, что онѣ не даютъ большаго дохода, то доходъ прибавившейся линіи все же не превышаетъ $2^5/_8$%. Необходимо однако замѣтить, что старыя линіи, послѣ упомянутаго времени, стали гораздо прибыльнѣе, между тѣмъ какъ въ 1881—82 году онѣ дали 4%. Вслѣдствіе этого, надо признать нѣкоторую долю истины въ упрекѣ, раздающемся по адресу желѣзнодорожной сѣти Австраліи въ томъ, что нѣкоторыя желѣзныя дороги построены тамъ, гдѣ въ нихъ не ощущалось крайней необходимости и гдѣ, слѣдовательно, онѣ

[1]) New South Wales, its mineral wealth etc. p. 48.

не могли оплатить себя. Общее правило, однако, заключается въ томъ, что съ теченіемъ времени желѣзныя дороги создаютъ движеніе, и на самомъ дѣлѣ нѣтъ лучшаго фактора, чѣмъ онѣ, чтобъ открывать новую страну для культуры и чтобы увеличивать ея матеріальныя богатства».... «Хотя чистая прибыль, получаемая отъ желѣзныхъ дорогъ (въ среднемъ едва достигающая 3%) не покрываетъ % на затраченный капиталъ для ихъ постройки, тѣмъ не менѣе желѣзныя дороги представляютъ такую цѣнность для страны, которая значительно перевѣшиваетъ этотъ дефицитъ» [1]). Во всякомъ случаѣ, если принять во вниманіе, что капиталы, потраченные на постройку австралійскихъ желѣзныхъ дорогъ, были заняты въ Англіи на 4% и даже на $3^1/_2$%, т. е., какъ вѣрно замѣчаетъ г. Раффаловичъ, на $^3/_4$% дешевле еще, чѣмъ англійскія желѣзныя дороги платятъ по своимъ облигаціямъ [2]), и что такимъ образомъ, при чистой прибыли желѣзныхъ дорогъ въ 3—$3^1/_4$%, не достаетъ до полной оплаты капитала едва ли 1%, который приходится уплачивать изъ другихъ источниковъ, то едва ли можно поставить австралійскому правительству въ вину черезъ-чуръ интенсивное развитіе желѣзнодорожной сѣти. Для страны съ такой громадной территоріей и такими многочисленными естественными богатствами, какъ Австралія, не можетъ быть лишнихъ желѣзныхъ дорогъ, и если онѣ въ настоящемъ и не вполнѣ окупаются, то онѣ навѣрное окупятся въ будущемъ.

Упрекъ въ чрезмѣрной задолженности.

Другой упрекъ, раздающійся по адресу австралійскаго правительства, заключается въ томъ, что задолженность австралійскихъ колоній достигаетъ черезъ чуръ большихъ размѣровъ, составляя въ настоящее время въ среднемъ 51½ ф. ст. на каждую душу населенія. «Государственная задолженность ко-

[1]) Walker et Watson, Investors and sharholders guide, Edinburgh 1894, p. 201.

[2]) Raffalovich, l. c. p. 445.

лоніи Викторіи, говоритъ г. Раффаловичъ, составляетъ 950 фр. на душу населенія, а въ Соединенномъ Королевствѣ—475 фр. Колоніи Викторіи такимъ образомъ принадлежитъ привиллегія имѣть задолженность на душу населенія въ 200 фр. болѣе, чѣмъ Франція, 500 фр. болѣе, чѣмъ Англія, и 500 фр. болѣе, чѣмъ Аргентинская республика [1])». «Съ тѣхъ поръ, говорятъ Валькеръ и Ватсонъ, какъ началась эра активнаго заключенія займовъ, около 20 лѣтъ тому назадъ, государственная задолженность австралійскихъ колоній болѣе чѣмъ учетверилась. Въ теченіе послѣднихъ 12 лѣтъ (съ 1880/81 г.) она возросла на $129^1/_2$% и нынѣ (въ 1893 г.) достигаетъ свыше 200 милліоновъ ф. ст. (202.855,788), или около 51 ф. ст. на человѣка. Въ тотъ же самый періодъ ихъ развитіе по отношенію къ населенію, промышленности и государственнымъ доходамъ, хотя тоже было велико, однако, нисколько не соотвѣтствовало размѣру, въ которомъ выросла задолженность. Населеніе, составляющее нѣсколько менѣе 4 милліоновъ (3.999,024) увеличилось только на 48 проц., государственные доходы, составляющіе 30 милліоновъ—на $76^3/_4$%, а вывозъ и ввозъ, составляющіе въ круглыхъ цифрахъ 65 и 60 милл. ф. ст.—въ $33^1/_2$ и $26^1/_2$% [2])». Мы считаемъ этотъ упрекъ нѣсколько преувеличеннымъ. Во 1-хъ, подавляющую часть государственной задолженности Австраліи составляютъ желѣзнодорожные займы, и если вычесть эти займы изъ общей суммы задолженности, то задолженность австралійскихъ колоній, по разсчету на каждаго жителя, окажется гораздо меньше, чѣмъ въ Англіи. Во 2-хъ, упрекъ этотъ былъ бы справедливъ въ томъ случаѣ, еслибъ задолженность австралійскихъ колоній продолжала и теперь прогрессивно увеличиваться въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ другіе факторы прогреса. На самомъ дѣлѣ, однако, мы видимъ, что въ послѣдніе годы

Преувеличенность этого упрека.

[1]) Arthur Raffalovich, La crise en Australie, въ L'Économiste Français 1893, № 19, p. 588.

[2]) Walker and Watson, Investors and scharholders guide, p. 200.

государственная задолженность австралійскихъ колоній растетъ весьма умѣренно, не превышая роста другихъ соотвѣтственныхъ факторовъ прогреса, именно: населенія, промышленности и торговли, государственныхъ доходовъ, ввоза, вывоза и т. д.

Примѣръ Новой Зеландіи.

Въ нѣкоторыхъ колоніяхъ, какъ напр. въ Новой Зеландіи, это «дѣланіе долговъ» прекратилось даже еще раньше, именно съ 1888 года. Упомянутая колонія была одна изъ самыхъ обремененныхъ долгами до 1889 г., какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы задолженности австралійскихъ колоній, по разсчету на каждаго жителя, въ 1888 г.

Новый Южный Валлисъ .	40	ф.	ст.	12	ш.	4	п.
Викорія	31	»	»	14	»	10	»
Queensland	66	»	»	13	»	10	»
Южная Австралія . . .	60	»	»	3	»	1	»
З. Австралія	30	»	»	5	»	3	»
Тасманія	30	»	»	0	»	1	»
Новая Зеландія	63	»	»	2	»	0	»
Въ среднемъ	45	ф.	ст.	11	ш.	11	п.[1])

Предвидя приближеніе кризиса и желая его предупредить, Н. Зеландія рѣшилась во время остановиться и воздержаться отъ дальнѣйшаго дѣланія долговъ и производства общественныхъ работъ, направляя главныя усилія на увеличеніе сельскохозяйственнаго производства. Въ результатѣ этой благоразумной политики получились слѣдующія измѣненія въ экономическомъ и въ финансовомъ положеніи колоніи:

Годы.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Задолженность	37.558,553	36.758,437	38.375,050	38.667,950	38.830,350	38.713,068
% по займамъ .	1.727,293	1.789,220	1.866,588	1.851,421	1.892,929	1.835,770
Расходы на общест. работы	1.592,786	824,880	515,058	398,817	346,324	--
Земля подъ культурой .	7.284,752	7.670,167	8.015,426	8.462,495	8.893,225	9.559,491
Доходы желѣзныхъ дорогъ.	307,515	350,570	412,782	420,998	408,914	449,380

[1]) New South Wales, its mineral wealth etc. p. 80.

Годы.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Вывозъ . . .	6.066,169	7.767,325	9.341,864	9.811,720	9.566,397	9.534,851
Ввозъ	6.245,515	5.941,900	6.308,863	6.260,525	6.503,849	6.943,056
Ввозныя пошлины . . .	1.273,337	1.390,707	1.473,379	1.535,868	1.552,780	1.625,271[1])

Такимъ образомъ, увеличивъ лишь въ незначительномъ размѣрѣ свой долгъ въ 1889 г. путемъ конверсіи, съ цѣлью уменьшить тяжесть процентовъ по государственному долгу, Н. Зеландія остановилась въ дальнѣйшемъ заключеніи займовъ и съ тѣхъ поръ долгъ ея остался почти въ неизмѣняемомъ положеніи. Въ то же самое время она сначала значительно сократила, а потомъ совершенно прекратила расходы на общественныя работы. Освободившіяся рабочія силы нашли примѣненіе въ увеличившихся сельскохозяйственныхъ занятіяхъ, и обработка земли значительно возросла. Увеличеніе количества сельскохозяйственнаго производства вызвало въ свою очередь увеличеніе количества грузовъ, и доходность желѣзныхъ дорогъ увеличилась почти въ $1^1/_2$ раза. Въ то же самое время увеличился и экспортъ сельскохозяйственныхъ произведеній за границу. Увеличеніе экспорта увеличило покупательную способность населенія, вслѣдствіе чего нѣсколько увеличился и ввозъ, а также увеличились доходы государства отъ ввозныхъ пошлинъ. Однимъ словомъ, во всѣхъ сферахъ народнаго хозяйства замѣтно произошло значительное улучшеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ примѣръ Н. Зеландіи показалъ, насколько ошибочно мнѣніе, будто привлеченіе иностранныхъ капиталовъ служитъ только для того, чтобы ими оплачивать привозимые иностранные товары, и что съ прекращеніемъ прилива этихъ капиталовъ должна также прекратиться способность страны къ этой оплатѣ и, слѣдовательно, долженъ прекратиться, или по крайней мѣрѣ значительно уменьшиться, привозъ товаровъ [2]). Изъ приведенныхъ выше данныхъ видно, что не

[1]) Norwood Young, Australasia and british money, въ Contemporary Review, February 1894, p. 258—259.

[2]) Norwood Young, l. c. p. 258.

смотря на прекращеніе прилива иностранныхъ капиталовъ, привозъ нисколько не уменьшился, и если онъ не увеличился параллельно съ другими факторами прогреса, то только потому, что въ это время произошло новое увеличеніе таможенныхъ ставокъ [1]), въ результатѣ чего получилось значительное увеличеніе доходовъ отъ ввозныхъ пошлинъ, не смотря на то, что ввозъ остался въ прежнихъ предѣлахъ.

Примѣръ Н. Ю. Валлиса.

Что иностранные капиталы, если только приливъ ихъ совершается въ умѣренныхъ размѣрахъ и они употребляются на производительныя цѣли и расходуются съ должной осторожностью, оказываютъ благотворное дѣйствіе на экономическое развитіе страны, показываетъ также примѣръ Н. Ю. Валлиса. Колонія эта, служившая родоначальницей всѣхъ австралійскихъ колоній, долго считалась первою между ними. Послѣ того однако, какъ отъ нея отдѣлилась Викторія (въ 1851 г.), послѣдняя стала съ нею соперничать, и между ними завязалась борьба за гегемонію на австралійскомъ материкѣ. Викторія вскорѣ затмила Н. Ю. Валлисъ своимъ внѣшнимъ блескомъ и показнымъ благополучіемъ, и Сидней долженъ былъ уступить Мельбурну честь считаться столицей Австраліи. Не желая уступить Викторіи, старая колонія нерѣдко пускалась въ такія же рискованныя предпріятія, какъ она, лишь бы достигнуть блестящаго внѣшняго эффекта. Въ общемъ, однако, она придерживалась болѣе здравыхъ принциповъ въ своей экономической политикѣ, и хотя ей тоже пришлось пережить тяжелый финасовый кризисъ, о которомъ сейчасъ будемъ говорить, однако, кризисъ этотъ отразился на ней менѣе разрушительнымъ образомъ, чѣмъ на ея соперницѣ. Вообще же можно сказать, что благодаря упомянутымъ выше здравымъ принципамъ, развитіе ея экономическихъ силъ, подъ вліяніемъ иностранныхъ капиталовъ, шло довольно равномѣрно и отличалось значительнымъ постоянствомъ и устойчивостью, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ о ростѣ сельско-хозяйственнаго богатства этой колоніи.

---

[1]) C. I. Fuchs, Die Handelspolitik Englands, p. 210.

Годы.	Количест. овецъ.	Экспортъ шерсти.	Колич. рог. скота.	Колич. лошадей.
1885	37.820,906	168.151,659	1.317,315	314,697
1886	39.169,304	173.985,640	1.367,844	361,663
1887	46.965,152	216.450,342	1.575.487	390,609
1888	46.503,469	235.848,944	1.622,907	411,368
1889	50.166,768	261.853,484	1.741,592	430,777
1890	55.986,431	236.322,828	1.909,009	444,163
1891	61.831,416	331.887,720	2.046,347	459,755 [1])

Такимъ образомъ, въ теченіе 6 лѣтъ количество овецъ возросло на 70%, количество вывезенной шерсти на 100%, количество рогатагоскота на 55% и количество лошадей на 35%, причемъ возрастаніе это совершилось съ постоянствомъ и почти безъ всякихъ колебаній изъ года въ годъ.

Совсѣмъ иную картину представляетъ другая большая колонія австралійскаго материка, упомянутая выше колонія Викторія, придерживавшаяся совершенно другихъ принциповъ въ своей экономической политикѣ и доведшая себя чуть ли не до раззоренія. Прекрасную характеристику этой колоніи и ея главнаго города—Мельбурна даетъ въ своихъ Lettres d'Australie французскій писатель Pierre Leroy-Beaulieu, посѣтившій эту колонію въ 1895 г. и имѣвшій возможность на мѣстѣ изучить ея экономическое и финансовое положеніе. «Послѣ небольшихъ и уютныхъ городовъ Н. Зеландіи и Тасманіи, напоминающихъ по своему внѣшнему виду англійскіе города, Мельбурнъ возбудилъ во мнѣ нѣкоторыя воспоминанія объ Америкѣ. Широкія и длинныя улицы, пересѣкающіяся прямыми углами; грандіозныя зданія, которыя, не достигая 200 или 250 футовъ вышины, какъ Skyscrepers въ Нью-Іоркѣ или въ Чикаго, имѣютъ однако 7—8 или 10 этажей; превосходная сѣть быстрыхъ

Ненормальное развитіе колоній Викторіи.

Характеристика Мельбурна.

[1]) Statistics of New South Wales 1892, p.p. 179, 351, 369, 374; Young l. c. p. 262.

электрическихъ трамваевъ; — весь внѣшній видъ, наконецъ, съ перваго взгляда напоминаетъ большіе города Соединенныхъ Штатовъ. Это внѣшнее сходство, впрочемъ, вытекаетъ изъ сходства въ историческомъ происхожденіи Мельбурна и этихъ американскихъ городовъ. Едва ли есть другой городъ въ мірѣ, который выросъ бы такъ внезапно, подобно грибу, какъ столица Викторіи. Его наиболѣе далекія воспоминанія не идутъ дальше 1835 г.: въ 1841 г. онъ имѣлъ 4,479 жителей, въ 1851—23,000, въ 1890—490,896. Одинъ только Чикаго можетъ похвастать болѣе быстрымъ еще ростомъ; однако Мельбурнъ производитъ болѣе пріятное впечатлѣніе и въ извѣстной степени можетъ считаться еще болѣе законченнымъ: его широкія улицы, хорошо выложенныя деревомъ или асфальтомъ, содержатся въ чистотѣ, обыкновенно незнакомой американскимъ городамъ... Главная артерія Мельбурна—Colins Street—имѣетъ великолѣпный видъ и съ перваго же раза даетъ вамъ чувствовать, что вы находитесь въ столицѣ.

Если однако присмотрѣться ближе, то можно очень скоро замѣтить, что во всей этой блестящей внѣшности, такъ поспѣшно сооруженной, есть много мишуры. Между этими грандіозными зданіями Colins Street'а остается еще большое количество хижинъ въ одинъ этажъ. Если удалиться нѣсколько въ сторону отъ пяти—шести главныхъ улицъ, то вы найдете почти въ центрѣ города еще широкія дороги, окаймленныя маленькими и жалкими хижинами, часто даже деревянными бараками. Вскорѣ вамъ становится очевиднымъ, что это быстрое развитіе было внезапно остановлено и болѣе не было продолжено. Общественныя зданія неокончены, и ничего не предпринимаютъ, чтобы довести ихъ до конца; наряду съ громаднымъ зданіемъ почты, надъ которымъ возвышается высокая башня, центральное телеграфное бюро ютится въ деревяной хижинѣ; о бокъ со службами управленія желѣзныхъ дорогъ, помѣщающимися въ пятиэтажномъ каменномъ дворцѣ, желѣзнодорожный вокзалъ представляетъ не болѣе, какъ жалкую группу деревянныхъ бараковъ; зданіе парламента—грандіозный

дворецъ съ громадной колонадой и съ широкой лѣстницей—также не окончено. Даже во дни наибольшаго преуспѣянія здѣсь все дѣлали только для глазъ, для показа. Подъ этими широкими и хорошо мощенными улицами, прорѣзанными трамваями, нѣтъ канализаціи. Въ общемъ Мельбурнъ имѣетъ видъ города-выскочки, обязаннаго своимъ крайнимъ развитіемъ такой же крайней спекуляціи и оставшагося неоконченнымъ, благодаря печальному краху, которымъ окончилась эта спекуляція... Искуственный и даже ненормальный характеръ, который приняло развитіе Викторіи, въ особенности съ 1881 по 1891 годъ, болѣе всего видѣнъ изъ непропорціональнаго возрастанія населенія столицы, сравнительно съ остальной частью колоніи. Въ этотъ десятилѣтній промежутокъ населеніе Викторіи возросло на 278 тысячъ душъ, изъ которыхъ на долю одного Мельбурна пришлось 208 тысячъ душъ. Цифра остальныхъ 70 тысячъ душъ, которою увеличилось населеніе другихъ частей колоніи, гораздо ниже избытка рожденій надъ смертями того же населенія: деревни, такимъ образомъ, обезлюдились въ пользу этой громадной столицы, заключавшей въ 1891 году 43% всѣхъ жителей колоніи. Мельбурнъ наполненъ цѣлой группой паразитовъ, явившихся сюда потому, что они слышали, что здѣсь можно нажить деньги; адвокаты, доктора, разные агенты, парикмахеры, фотографы, люди занимающіеся производствомъ предметовъ роскоши, или постройками,—(послѣдніе зарабатывали здѣсь 8—10 фр. въ день),—таковъ составъ тѣхъ лицъ, которыя устремились въ этотъ городъ въ теченіе послѣднихъ 10-ти лѣтъ. Всѣ эти люди или сами спекулировали, или жили отъ спекуляціи, объектомъ которой, главнымъ образомъ, служили городскіе участки. Начиная съ 1884 года, участки земли въ Colins Street'ѣ по фасаду продавались по 875 ф. ст. квад. англійскій футъ (30 сентиметровъ). Серьезные люди меня увѣряли, что другіе участки достигали впослѣдствіи 2,000 ф. ст. за футъ. Въ той же самой улицѣ домъ, содержащій помѣщенія для конторъ, былъ купленъ за 72,000 ф. ст. во время разгара boom'a; нѣ-

Ненормальный ростъ населенія столицы.

Спекуляція городскими участками.

сколько мѣсяцевъ тому назадъ его продали за 12,000 ф. ст. Указанныя цѣны тѣмъ менѣе заслуживали оправданія, что городская площадь далеко еще не застроена даже въ Colins Street'ѣ, гдѣ находится еще большое количество маленькихъ домовъ въ одинъ или 2 этажа»[1]). Правительство въ свою очередь не осталось позади этого спекуляціоннаго движенія, занимая деньги заграницей и возводя на эти деньги разныя общественныя постройки. Одинъ Мельбурнскій портъ стоилъ 3 милліона ф. ст. Въ настояще время доходы порта не покрываютъ ни издержекъ по эксплоатаціи, ни процентовъ на капиталъ. Долгъ города Мельбурна достигъ 7.750,000 ливровъ[2]).

Правда, что деньги занятыя какъ городомъ, такъ и правительствомъ, были употреблены на производительныя цѣли, такъ называемыя reporductive works. Но эти производительныя цѣли, по справедливому замѣчанію Pièrre Leroy-Beaulieu, «перестаютъ быть таковыми, коль скоро они доводятся до крайности. Это именно случилось въ этой колоніи Викторіи, въ которой на 1.000,000 жителей, изъ которыхъ почти половина сосредоточена въ столицѣ, настроены 5,000 километровъ желѣзныхъ дорогъ. До какой крайности была доведена постройка желѣзныхъ дорогъ, можно видѣть изъ того, что въ желѣзнодорожной сѣти, обнимающей окрестности Мельбурна, отказались эксплоатировать одну желѣзнодорожную линію, недавно выстроенную, потому, что никто ею не пользовался; она представляетъ теперь въ высшей степени жалкій видъ своими заржавѣлыми рельсами и сгнившими шпалами.... Въ одномъ только 1888 году, когда спекуляція достигла своего апогея, образовалось въ Викторіи 433 различныхъ компаній (joint stock of trading companies), изъ которыхъ 247 главнымъ образомъ занимались поземельнымъ кредитомъ (chiefly conected with real estate — какъ говоритъ Victorian Yearbook). Особенно пользовались симпатіями публики строительныя обще-

Компаніи поземельнаго кредита и домостроительства.

[1]) P. Leroy-Beaulieu, Lettes d'Australie, l. c. p. 734.
[2]) A. Raffalovich, La crise en Australie, l. c. p. 586.

ства: въ 1888 году они выдали авансы на 4.381,000 ф. ст., имѣя вкладовъ на 5.000,000 ф. ст., по которымъ они платили отъ 5 до 7% (со срокомъ на одинъ годъ). Сумма сдѣлокъ въ мельбурнской разсчетной палатѣ (Clearing house), составлявшая въ 1885 году 164 милл. ф. ст., достигла въ 1888 году 327 милл. ф. ст.» [1]).

Вся эта бѣшеная спекуляція, само собою разумѣется, въ концѣ концовъ должна была привести къ страшному краху. Особенно острый характеръ получилъ этотъ крахъ, благодаря участію въ этой спекуляціи австралійскихъ банковъ. Австралійскіе банки съ давнихъ поръ представляли одну изъ наиболѣе приманчивыхъ отраслей для помѣщенія капиталовъ, въ виду высокихъ дивидендовъ, которые они давали. Такъ, напримѣръ, въ отчетѣ колоніи Новаго Южнаго Валлиса за 1881 г. мы встрѣчаемъ слѣдующіе дивиденды мѣстныхъ банковъ за этотъ годъ: Дѣятельность банковъ.

Банки.	Основной капиталъ.	Дивиденды.
New South Wales . . .	1.000,000 ф. ст.	$17\frac{1}{2}$%
Commercial	600,000 » »	25
Australian Ioint stock .	500,000 » »	$12\frac{1}{2}$
Australasia.	12.000,000 » »	12
Union of Australia . .	1.500,000 » »	14
New Zealand.	1.000,000 » »	15
Queensland National . .	450,570 » »	10[2])

Понятно, что эти высокіе дивиденды привлекали многочисленные капиталы въ банковыя предпріятія, которыя съ каждымъ годомъ увеличивались и расширялись. Разумѣется, наибольшую роль въ этомъ движеніи играли англійскіе капиталисты, участіе которыхъ въ австралійскихъ банкахъ выразилось и въ покупкѣ акцій этихъ банковъ, и въ помѣщеніи тамъ своихъ вкладовъ. Для привлеченія вкладовъ изъ Англіи, осо-

---

1) P. Leroy-Beaulieu l. c. p. 734.
2) New South Wales in 1881, p. 84.

бенно изъ Шотландіи, австралійскіе банки тамъ содержали особыхъ агентовъ, которымъ платили хорошія коммиссіонныя деньги за ихъ приманку капиталовъ извнѣ[1]). Эти вклады англійскихъ капиталистовъ, по которымъ обыкновенно платился сравнительно низкій процентъ $4-4^1/_2\%$, и дали возможность австралійскимъ банкамъ давать высокіе дивиденды, но зато они послужили потомъ причиной ихъ гибели. Одинъ изъ изслѣдователей австралійскаго банковаго кризиса, Arthur Ellis, въ наглядномъ примѣрѣ объясняетъ намъ причину высокихъ дивидендовъ, дававшихся австралійскими банками. «Представьте себѣ, говоритъ онъ, банкъ съ одинмъ милліономъ основного капитала и 7 милліонами вкладовъ. На эти 8 милліоновъ онъ получаетъ въ среднемъ отъ своихъ кліентовъ чистой прибыли 7%, всего значитъ 560,000 ф. ст.; если отсюда вычесть 315,000 ф. ст., составляющіе $4^1/_2\%$ за вклады, то останется 245,000 ф. ст. прибыли, составляющіе $24^1/_2\%$ на основной капиталъ.... Еслибъ пропорція капиталовъ въ банкѣ, взятомъ нами какъ типъ, была другая, а именно, еслибъ было 4 милліона основного капитала и 4 милліона вкладовъ, то дѣло могло бы выдержать значительно дольше, но дивидендъ получился бы меньшій, согласно слѣдующему разсчету: $4^1/_2\%$ на 4 милліона вкладовъ составляютъ 180,000 ф. ст., на остающіеся же 4 милліона остается чистой прибыли 380,000 ф. ст., или только $9^1/_2\%$ дивиденда» [2]). Легкость, съ которой австралійскіе банки получали капиталы извнѣ, побуждала ихъ пускаться въ разныя рискованныя предпріятія, поддерживая своими капиталами, особенно въ колоніи Викторіи, развившуюся спекуляцію земельными и городскими участками. «Австралійскіе банки, говоритъ Pièrre Leroy-Beaulieu, усвоили себѣ обычай смотрѣть на банковыя операціи, въ собственномъ смыслѣ

---

[1]) The Economist отъ 17 іюня 1893 г.: The banking crisis in Australia, p. 725.

[2]) Arthur Ellis: The australian banking crisis въ Economic Journal, London 1893, p. 294.

слова, какъ на дѣло второстепенное: они взялись быть распредѣлителями всевозможнаго рода кредита, кредита поземельнаго, кредита земледѣльческаго, одалживая деньги, не только подъ залогъ земель и домовъ, но даже подъ залогъ скота, шерсти, урожая, словомъ подъ залогъ всякаго рода вещей, какъ бы онѣ ни были трудно реализуемы и легко подвергающіяся обезцѣненію. Они для этого пользовались вкладами, внесенными большей частью не болѣе, какъ на годичный срокъ, по которымъ они платили интересъ, рѣдко спускавшійся (въ періодъ отъ 1881 до 1891 г.) до 4%, и никогда не спускавшійся ниже, а 2 раза (1883—84 и 1886 г.), подинмавшійся до 6%; за вкладъ съ шестимѣсячнымъ срокомъ они платили интересъ на 1% ниже; за вкладъ на текущій счетъ они ничего не платили. Въ началѣ 1892 г., за годъ до кризиса, сумма вкладовъ въ австралійскихъ банкахъ достигла 154 милл. ф. ст., изъ которыхъ 43 милл. ф. ст. составляли вклады англійскіе. Присутствіе этихъ послѣднихъ сдѣлало положеніе банковъ весьма неустойчивымъ: они должны были опасаться не только какихъ-нибудь неблагопріятныхъ событій, касающихся самой Австраліи, но первой неблагопріятной случайности, которой могъ бы подвергнуться лондонскій денежный рынокъ и которая побудила бы англійскихъ капиталистовъ вытребовать свои вклады обратно. Къ несчастью, обѣ эти случайности столкнулись разомъ, будучи къ тому еще сопровождаемы крайнимъ упадкомъ цѣнъ на шерсть, составляющую главный предметъ вывоза Австраліи.

Неправильныя кредитныя операціи.

«Въ 1888 г. спекуляція достигла своего апогея, тѣмъ не менѣе дѣло еще продолжало идти своимъ теченіемъ въ продолженіе 2 лѣтъ. Но въ 1891 г. начался разгромъ; первыми поддались крушенію строительныя общества—building societies. Въ Мельбурнѣ 21 такихъ общества, имѣвшихъ 5 милл. ф. ст. основного и резервнаго капитала и 11 милліоновъ вкладовъ (изъ которыхъ $3^1/_2$ милл. ф. ст. англійскіе), и 2 милліона ф. ст. другихъ долговъ, прекратили платежи въ теченіе 1891 и первой четверти 1892 года. Въ то же самое время прекратили платежи

Крушеніе строительныхъ обществъ.

20 такихъ же обществъ въ Сиднеѣ, общій пассивъ которыхъ достигъ $6^1/_2$ милл. ф. ст.» [1]).

Крушеніе банковъ.

Послѣ строительныхъ обществъ очередь наступила за банками. Уже въ 1892 году изъ 30 австралійскихъ банковъ, 5 прекратили платежи. Настоящій кризисъ, однако, наступилъ въ 1893 году. Среди многочисленныхъ причинъ, обусловившихъ его, нельзя, конечно, оставить безъ вниманія и положеніе англійскаго денежнаго рынка въ это время. Послѣднему только что пришлось испытать всю тяжесть паденія дома Бэрингъ и пертурбаціи, вызванныя финансовымъ крахомъ нѣкоторыхъ южноамериканскихъ республикъ, главнымъ образомъ Аргентинской. Вслѣдствіе этого, англійскіе капиталисты стали подозрительнѣе и осторожнѣе, воздерживаясь отъ дальнѣйшаго помѣщенія вкладовъ въ австралійскіе банки и стараясь по возможности извлекать оттуда уже находящіеся тамъ. Къ началу 1893 г. цифра англійскихъ вкладовъ въ австралійскихъ банкахъ была меньше на 4 милл. ф. ст., чѣмъ въ предшествующемъ году [2]). Когда въ 1893 г. стали требовать дальнѣйшаго возвращенія вкладовъ, то банки тѣмъ менѣе могли удовлетворить этимъ требованіямъ, что рессурсы ихъ были истощены трудно реализуемыми ссудами, каковы ссуды подъ залогъ земель и домовъ, подвергшихся сильному обезцѣненію, вслѣдствіе предшествовавшей раньше, подъ вліяніемъ спекуляціи, чрезъ-чуръ крупной оцѣнки, а также подъ залогъ шерсти, въ свою очередь сильно упавшей въ цѣнѣ. Банки, такимъ образомъ, видѣли себя стѣсненными съ двухъ сторонъ, не имѣя возможности, съ одной стороны, реализовать свой активъ, а съ другой стороны, подвергаясь напору требованій, къ которымъ они не были подготовлены. Разъ недовѣріе было возбуждено, обратное требованіе вкладовъ получило панический характеръ, и банки не могли устоять, а должны были прекратить платежи. Изъ оставшихся въ началѣ 1893 г. 24 банковъ (одинъ банкъ еще раньше прекратилъ платежи)

1) P. Leroy-Beaulieu, Lettres d'Australie въ L'Économiste Francais 1895, № 49, p. 735.

2) P. Leroy-Beaulieu, Lettres d'Australie, l. c. p. 735.

ровно половина пріостановила платежи въ теченіе періода отъ 5 апрѣля до 17 мая 1893 г. Пассивъ этихъ 12 банковъ достигъ цифры 103 м. ф. ст., изъ которыхъ по счету вкладовъ числилось 72 милл. ф. ст., между ними 21½ милл. ф. ст. англійскихъ. Изъ этихъ 12 банковъ, два имѣли свой domicilium въ Лондонѣ, два въ Сиднеѣ, 3 въ Брисбанѣ и 5 въ Мельбурнѣ [1]). Вообще, главная тяжесть кризиса пришлась на долю Викторіи: сумма пассива ея 5 банковъ, прекратившихъ платежи, достигла цифры 49 милл. ф. ст., при общей суммѣ вкладовъ въ 32½ милл. ф. ст., изъ которыхъ англійскіе вклады составляли около 11 милл. ф. ст. [2]).

Насколько ненормально было положеніе австралійскихъ банковъ и ненадежны блестящіе дивиденды, которые они давали, показываетъ примѣръ одного изъ банковъ, The Commercial Bank of Australia, имѣвшаго свой domicilium въ Мельбурнѣ. Банкъ этотъ былъ учрежденъ въ 1886 г., съ основнымъ капиталомъ въ 5 милл. ф. ст. Выданные имъ дивиденды составляли: 8% съ 1879 до 1882 г., 9½% въ 1883 г., 10% въ 1884 г., 11¼% въ 1885 г., 12½% въ 1886 г., 14% въ 1887 г., 15% въ 1888 и 1889 гг. и 17½% въ 1890 и 1891 гг. Еще за 2 мѣсяца до прекращенія платежей онъ выдалъ своимъ акціонерамъ 12½% [3]). Во время крушенія пассивъ его составлялъ 14.700,000 ф. ст., а сумма вкладовъ 10.800,000, изъ которыхъ англійскіе составляли 5.100,000 ф. ст. [4]). «Трудно думать, говоритъ по этому поводу корреспондентъ французскаго Économiste'a, что обратное требованіе одного милліона ф. ст. могло быть достаточно, чтобъ сокрушить его, а скорѣе слѣдуетъ искать причину его сокрушенія въ счетѣ его «учетовъ и другихъ авансовъ» [5]). Выше мы уже

[1]) P. Leroy-Beaulieu, ibid.
[2]) The banking crisis in Australia, l. c. p. 726.
[3]) L'Économiste Francais 1893, № 14, p. 425.
[4]) The banking crisis in Ausralia, l. c. 726.
[5]) L'Économiste Francais, l. c. p. 425.

указали, какую сомнительную цѣнность эти «учеты и другіе авансы» представляли собою.

Ихъ „возстановленіе“.

Хотя всѣ упомянутые выше банки, прекратившіе платежи, впослѣдствіи были опять возстановлены (reconstruit) и продолжали свою дѣятельность, тѣмъ не менѣе банковой кризисъ нанесъ огромный вредъ странѣ, отъ котораго она долго не могла оправиться. Начать съ того, что самыя условія «возстановленія» (reconstruction) были чрезвычайно тяжелы для кредиторовъ, не создавая солидной основы для дальнѣйшаго существованія самихъ банковъ. Такъ напр. условія возстановленія English Scottish Australian Bank заключались въ слѣдующемъ: $^1/_4$ часть суммы вкладовъ конвертируется въ 4% облигаціи, погашаемыя въ теченіе 5 лѣтъ, начиная съ 1900 г., другая четвертая часть обращается въ 4% облигаціи, безъ опредѣленія срока для ихъ погашенія, остальная половина обращается въ $4^1/_2$% фондъ, по которому % уплачиваются уже изъ чистой прибыли каждаго года, но лишь послѣ того, какъ были уплачены % по долгамъ первыхъ двухъ категорій. Другой банкъ, The Commercial Bank, конвертировалъ $^2/_3$ своихъ вкладовъ въ $4^1/_2$% облигаціи, погашаемыя съ 1898 по 1903 г., а остальную часть въ привиллегированныя акціи. Остальные 10 банковъ выпустили $4^1/_2$% облигаціи на сумму, равную ихъ обязательствамъ по вкладамъ. Облигаціи эти погашаются въ теченіе 10 лѣтъ съ 1897 по 1907 годъ, причемъ собственники вкладовъ имѣютъ право, по желанію, вмѣсто облигацій получать привиллегированныя акціи. Съ другой стороны, чтобъ получить новыя средства для дальнѣйшаго веденія дѣла, банки потребовали отъ своихъ акціонеровъ дополнительные взносы, общая сумма которыхъ для всѣхъ 12 банковъ составляла 6.230,000 ф. ст.

Шаткія основы этого „возстановленія“.

Таковы тѣ условія, на которыхъ были «возстановлены» закрывшіеся банки чрезъ 4, приблизительно, мѣсяца послѣ того, какъ они прекратили свои платежи. Для кредиторовъ эти условія представляли мало заманчиваго, такъ какъ удовлетвореніе ихъ требованій отсрочивалось на многіе годы, а при

общемъ критическомъ положенiи, которое переживала тогда страна, и при охватившемъ всѣхъ тягостномъ настроенiи, трудно было надѣяться, что когда-нибудь даже наступитъ время, когда банки получатъ возможность исполнить вновь принятыя на себя обязательства. Банки въ свою очередь наложили на себя чрезчуръ тяжелое бремя, обязавшись платить $4^1/_2$% по новымъ облигацiямъ, въ то время какъ другiе банки, оставшiеся нетронутыми во время краха, легко могли достать деньги по 3%. На самомъ дѣлѣ одинъ изъ возстановленныхъ банковъ, The City of Melbourne Bank, не могъ вынести тяжести этого бремени и въ концѣ концовъ долженъ былъ окончательно ликвидировать свои дѣла. По свидѣтельству Pierre Leroy-Beaulieu, посѣтившаго Австралiю чрезъ $2^1/_2$ года послѣ краха, «большинство остальныхъ возстановленныхъ банковъ живутъ съ большимъ трудомъ, скорѣе прозябаютъ, напрягая большiя усилiя, чтобъ получить новые вклады, привлекаемые съ большимъ трудомъ, вслѣдствiе опасенiя публики, чтобъ ея сбереженiя не служили для уплаты старыхъ долговъ, благодаря чему прибыли этихъ банковъ ничтожны. Всѣ ихъ облигацiи котируются ниже пари... А что ожидаетъ эти банки въ теченiе 1898, 1899 и 1900 гг., когда въ каждомъ изъ этихъ годовъ отъ 10 до 12-ти милл. выпущенныхъ ими облигацiй подлежатъ погашенiю? Къ несчастью, весьма вѣроятно, и здѣсь именно этого и опасаются, что нѣкоторые изъ нихъ послѣдуютъ примѣру City of Melbourne Bank. Особенно тѣ находятся въ опасности, которые имѣютъ въ большой пропорцiи англiйскiе вклады (это именно былъ случай City of Melbourne Bank) и ввѣрители которыхъ, слѣдовательно, могутъ оказаться менѣе сговорчивыми. Банки Викторiи, гдѣ дѣла вообще находятся въ угнетенномъ состоянiи, повидимому, скорѣе еще должны бояться крушенiя, чѣмъ банки Н. Ю. Валлиса и Queensland (послѣдняя колонiя, какъ видно, теперь очень успѣшно развивается). Наконецъ, если случится новое паденiе цѣнъ на шерсть, то это будетъ въ свою очередь сильнымъ ударомъ для этихъ хрупкихъ учрежденiй... Въ общемъ

несомнѣнно одно, что «возстановляли» слишкомъ быстро, не принимая во вниманіе, что этимъ было наложено чрезъ-чуръ тяжелое бремя на компаніи, и безъ того сильно потерпѣвшія (дѣло идетъ не только о банкахъ, но и о другихъ акціонерныхъ компаніяхъ, потерпѣвшихъ крушеніе и потомъ «возстановленныхъ»), и что гораздо лучше было бы, еслибъ нѣкоторые банки, находящіеся въ наиболѣе трудномъ положеніи, окончательно ликвидировали свои дѣла и очистили поле, вмѣсто того, чтобъ влачить въ теченіе многихъ лѣтъ жалкое существованіе, безъ надежды когда-нибудь поправиться, а съ вѣроятностію скорѣе окончить крахомъ» [1]).

Наконецъ, нельзя упустить изъ виду и моральный вредъ, который повлекло за собою это пресловутое «возстановленіе» и который заключался въ томъ, что публика пріучилась смотрѣть на прекращеніе платежей со стороны какой-нибудь акціонерной компаніи по ея обязательствамъ, какъ на явленіе нормальное, нисколько не предосудительное, на томъ-де основаніи, что при «возстановленіи» отъ долга не отказываются, а только его отсрочиваютъ. На самомъ дѣлѣ примѣру банковъ послѣдовали и другія акціонерныя компаніи, тоже прекратившія платежи и тоже «возстановившіяся». Подобный легкій способъ созданія себѣ облигаціоннаго капитала путемъ обращенія краткосрочныхъ долговъ въ долгосрочные можетъ придтись по вкусу весьма многимъ, и легко себѣ представить, какія вредныя послѣдствія подобная практика должна имѣть для общественной морали и для всего кредита страны.

Какъ мы уже упомянули выше, банковый кризисъ 1893 г., хотя и коснулся большинства австралійскихъ колоній, отразился, однако, особенно гибельно на колоніи Викторіи. Колонія Новая Зеландія совсѣмъ осталась нетронутой кризисомъ; другія двѣ большія колоніи, Н. Ю. Валлисъ и Queensland, хотя и потерпѣли отъ кризиса, но успѣли быстро оправиться,

---

[1]) Pierre Leroy-Beaulieu, Lettres d'Australie, l. c. p. 735.

особенно первая, благодаря ея здоровымъ финансамъ и значительной умѣренности, которой она придерживалась въ своемъ экономическомъ развитіи; одна только Викторія, наиболѣе грѣшившая противъ законовъ экономическаго развитія, наиболѣе и пострадала. Мы выше указали, какого ненормальнаго роста достигла столица этой колоніи, внѣ всякаго соотвѣтствія съ ростомъ остальной страны. Реакція противъ этого ненормальнаго роста не замедлила явиться. Послѣ краха населеніе столицы значительно уменьшилось, упавъ съ 490,000 жителей въ 1891 г. до 444,000 въ декабрѣ 1893 г., согласно оффиціальнымъ даннымъ; въ 1894 г., какъ говорятъ, оно понизилось еще на 15—20 тысячъ жителей. «Есть тутъ цѣлыя улицы,— говоритъ Pierre Leroy-Beaulieu,— въ которыхъ всѣ дома отдаются въ наемъ, за исключеніемъ 3—4; есть роскошныя помѣщенія, владѣльцы которыхъ уступаютъ ихъ даромъ для пользованія, лишь бы ихъ содержали въ надлежащемъ видѣ. Мнѣ показали отель въ очень хорошемъ мѣстѣ, который никогда не былъ открытъ потому, что крахъ наступилъ раньше, чѣмъ была пріобрѣтена для него обстановка, а потомъ не оказалось денегъ, чтобы ее купить. Доходы мельбурнскихъ трамваевъ показываютъ, съ поражающей очевидностью, въ какомъ жалкомъ состояніи находится этотъ городъ: съ 565,000 ф. ст. въ 1890—91 г. они упали до 515,000 въ 1891—92 г., до 411,000 въ 1893 г., до 364,000 въ 1893—94 г., до 354,000 въ 1894—95 г. Сдѣлки разсчетной палаты упали съ суммы 315 милл. ф. ст. въ 1890 г. до 158 милл. въ 1893 г. Я не имѣю предъ собою цифръ 1894 года, но я знаю, что въ этомъ году они были еще ниже; въ 1895 г. пониженіе продолжалось еще далѣе. Доходы желѣзныхъ дорогъ колоніи Викторіи упали съ 1,452 ф. ст. на милю въ 1888—89 г. до 914 ф. ст. въ 1893—94 году... Иммиграція болѣе не существуетъ; наоборотъ, въ 1892 г. число эмигрантовъ превысило число иммигрантовъ на 12,285 человѣкъ, а въ 1893 г. на 13,411 человѣкъ. И это совершенно понятно, потому что много людей всякаго ремесла, пришедшихъ въ Мельбурнъ во

Послѣдствія кризиса для Викторіи.

время boom'а, оказались потомъ низведенными до крайней степени нищеты»[1]).

Наконецъ, какія продолжительныя вредныя послѣдствія банковый кризисъ имѣлъ для бюджета Викторіи, какъ и для ея внѣшней торговли, можно видѣть изъ слѣдующей таблицы государственныхъ доходовъ и расходовъ Викторіи, а также ввоза и вывоза за періодъ 1891—1896 гг.:

Годы.	Доходы.	Расходы.	Ввозъ.	Вывозъ.
1891	—	—	21.711,608	16.006,744
1892	7.729,572	8.482,917	17.174,545	14.214,546
1893	6.959,229	7.989,757	13.283,814	13.308,551
1894	6.716,814	7.310,246	12.470.599	14.026.596
1895	6.712,152	6.760,439	12.472.344	14.547,732
1896	6.461,142	6.573,647	—	— [2])

Общіе выводы о вліяніи иностранныхъ капиталовъ въ австралійскихъ колоніяхъ.

Сопоставляя данныя и факты, приведенные въ настоящей главѣ, можно придти къ слѣдующимъ общимъ выводамъ о вліяніи прилива иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе австралійскихъ колоній, выводамъ, болѣе или менѣе сходнымъ съ тѣми, къ какимъ мы пришли раньше, при разсмотрѣніи вліянія того же фактора на экономическое развитіе Аргентины и Мексики.

1. Быстрый экономическій ростъ австралійскихъ колоній, развитіе разнообразныхъ естественныхъ богатствъ этой щедро одаренной природой страны, организація смѣлыхъ и рискованныхъ предпріятій, чрезвычайно однако важныхъ для ея экономическаго преуспѣянія, въ крайне отдаленныхъ, почти недоступныхъ мѣстахъ, при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, образованіе новыхъ промышленныхъ центровъ со всѣми признаками новѣйшей культуры, въ пунктахъ, окруженныхъ на

---

[1]) P. Leroy-Beaulieu: Lettres d'Australie, l. c., p. 736.
[2]) Statesman's Yearbook for 1897, p. 294—297.

сотни миль безводными и дикими пустынями,—все это было возможно только благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ въ эту страну. Конечно, во многомъ страна обязана своимъ быстрымъ экономическимъ развитіемъ смѣлому и предпріимчивому характеру ея обитателей — выходцевъ англо-саксонской расы, одаренныхъ значительными способностями къ культурѣ и организаторской дѣятельности. Но эти способности могли проявиться и принести должные плоды только при томъ условіи прилива матеріальныхъ силъ извнѣ, которое непрерывно и неизмѣнно сопровождало весь ходъ экономическаго развитія этихъ колоній.

2. Въ частности приливъ иностранныхъ капиталовъ въ австралійскія колоніи выразился въ чрезвычайномъ развитіи желѣзнодорожной сѣти, имѣющей по отношенію къ количеству населенія протяженіе, по своей величинѣ ни съ какой другой страной несравнимое. Несмотря на то, что доходность австралійскихъ желѣзныхъ дорогъ не вполнѣ еще окупаетъ затраченнаго на нихъ капитала, постройку ихъ нельзя назвать чрезмѣрной, во 1-хъ, въ виду быстраго роста колоній, а во 2-хъ, въ виду того, что капиталъ, потраченный на эти дороги, настолько дешево достался, что полная уплата причитающихся на него процентовъ и погашенія составляетъ только вопросъ ближайшаго будущаго. Такъ какъ желѣзныя дороги въ Австраліи сооружены самимъ государствомъ, на средства, вырученныя изъ займовъ, совершенныхъ заграницей по весьма низкому проценту, то австралійскія желѣзныя дороги находятся въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ дороги въ другихъ странахъ, которыя, будучи построены частными предпринимателями на частные капиталы, болѣе дорого стоющіе, должны имѣть слишкомъ высокую доходность, чтобы оплачивать какъ % на эти капиталы, такъ и необходимую предпринимательскую прибыль, между тѣмъ какъ въ австралійскихъ колоніяхъ достаточно только, чтобы доходность желѣзныхъ дорогъ поднялась до высоты процента, уплачиваемаго по государственнымъ займамъ (а она уже почти приближается къ

этой высотѣ), чтобы дороги эти могли считаться вполнѣ доходными съ народно-хозяйственной точки зрѣнія.

3. Хотя приливъ иностранныхъ капиталовъ въ страну посредствомъ государственныхъ займовъ совершался въ очень широкихъ размѣрахъ и задолженность страны возрастала въ большей пропорціи, чѣмъ другіе факторы прогреса, результаты этой задолженности были тѣмъ не менѣе благотворны, благодаря тому, что занятые капиталы были употреблены на производительныя цѣли и что большинство колоній, каковы: Н. Ю. Валлисъ, Queensland и Новая Зеландія, сумѣли во время остановиться въ дальнѣйшемъ заключеніи займовъ, ограничиваясь развитіемъ тѣхъ промышленныхъ предпріятій и общественныхъ работъ, которыя были вызваны къ жизни прежнимъ приливомъ иностранныхъ капиталовъ.

4. Исключеніе составляетъ одна только колонія Викторія, развитіе которой приняло искуственный характеръ, не только благодаря чрезмѣрному привлеченію правительствомъ иностранныхъ капиталовъ въ эту колонію, путемъ государственныхъ займовъ, но и вслѣдствіе того, что иностранные капиталы большею частью были употреблены также на спекулятивныя цѣли, каковы спекуляція земельными участками, крайнее развитіе банковаго, преимущественно ипотечнаго кредита, излишнее домостроительство, вызванное искуственнымъ наплывомъ населенія въ столицу, въ ущербъ прочимъ частямъ колоніи и т. д. Колонія дорого поплатилась за эти излишества и увлеченія, получивъ урокъ, который впрочемъ часто является столь неизбѣжнымъ, не только въ жизни индивидуальныхъ лицъ, но и въ хозяйственной жизни цѣлаго общества.

5. Во всякомъ случаѣ, австралійскія колоніи, благодаря привлеченію иностранныхъ капиталовъ, достигли теперь такого высокаго уровня экономическаго развитія, при которомъ онѣ могутъ уже въ будущемъ развиваться совершенно самостоятельно, не прибѣгая къ привлеченію иностранныхъ капиталовъ. Приливъ послѣднихъ, не будучи больше вызываемъ крайней необходимостью, отнынѣ вѣроятно будетъ регулиро-

ваться естественными условіями состоянія денежныхъ рынковъ какъ въ колоніяхъ, такъ и въ метрополіи, и будетъ имѣть вполнѣ правильное теченіе.

6. Но даже въ предыдущій періодъ, когда все почти экономическое благосостояніе колоній зависѣло отъ прилива изъ Англіи капиталовъ, колоніи успѣли вполнѣ сохранить свою самостоятельность отъ метрополіи, выразившуюся въ томъ, что совершая займы въ Англіи и привлекая оттуда частные капиталы, онѣ нисколько не стѣснялись охранять себя высокими пошлинами, направленными противъ той же Англіи.

Глава восьмая.

Вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ Соединенныхъ Штатахъ С. Америки.

Борьба с.-американскихъ колоній съ метрополіей.

Исторія Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки представляетъ поучительный примѣръ колеблющагося, измѣнчиваго отношенія туземнаго населенія къ иностраннымъ капиталамъ и къ представителямъ этихъ капиталовъ. Получивъ свою политическую самостоятельность и независимость лишь послѣ долгой и упорной борьбы съ метрополіей, бывшія англійскія колоніи естественно не могли сохранить пріязненныхъ чувствъ къ тѣмъ, которыхъ они считали своими угнетателями. Трудно сказать, какіе интересы болѣе вызывали эту борьбу — политическіе или экономическіе. Во всякомъ случаѣ, даже уже послѣ того, какъ политическая борьба между обѣими націями прекратилась, борьба на почвѣ экономическихъ интересовъ продолжала существовать. Какъ извѣстно, еще до политическаго отдѣленія англійскихъ колоній отъ своей метрополіи, онѣ рѣшили эманципироваться отъ нея экономически, принявъ резолюцію не ввозить англійскихъ товаровъ въ предѣлы колоній, а когда въ 1773 г. въ бостонскій портъ была привезена партія остъ-индскаго чая, обложенная англичанами небольшой пошлиной въ свою пользу, то возбужденная толпа бросила весь грузъ въ воду [1]). Въ порывѣ патріотизма американцы рѣшили лучше совсѣмъ отказаться отъ обычнаго комфорта и доволь-

[1]) H. P. Judson. The Growth of the american nation. New-York 1895, p. 76—78.

ствоваться грубыми мѣстными издѣліями, чѣмъ продолжать быть данниками эксплуатирующихъ ихъ англичанъ; для того же, чтобы это рѣшеніе не имѣло только временнаго характера, а осталось незыблемымъ и на будущее время, они твердо принялись за созданіе національной промышленности всѣми зависящими отъ нихъ средствами. Въ свою очередь англичане, сознавая свое экономическое превосходство надъ своими бывшими колоніями, рѣшились противодѣйствовать зарожденію американской національной индустріи, запретивъ въ 1774 г., подъ страхомъ наказанія, вывозъ изъ Англіи всякихъ машинъ, инструментовъ, рисунковъ, моделей и т. д., которые могли бы служить подспорьемъ для развитія мѣстной промышленности. Запрещеніе это было повторено въ 1781 и 1782 гг. съ еще большей силой, причемъ штрафъ за его нарушеніе изъ 200 ф. былъ повышенъ до 500 ф. и, кромѣ того, прибавлено еще дополнительное наказаніе — заключеніе въ тюрьму на одинъ годъ. Тѣмъ же закономъ была воспрещена эмиграція техниковъ и мастеровъ[1]). Это воспрещеніе вывоза машинъ, инструментовъ и т. п. имѣло тѣмъ большее значеніе, что въ это время стали примѣняться въ Англіи изобрѣтенія Arkwright'а и Hargreaves'а, произведшія цѣлую революцію въ мануфактурной промышленности и, въ связи съ примѣненіемъ пара, положившія начало новой формѣ производства, такъ называемой фабричной системѣ (Factory system), благодаря которой Англія получила экономическую гегемонію надъ всѣми другими странами. Понятно, что Англія всѣми силами старалась охранять эту гегемонію, принимая всевозможныя мѣры къ тому, чтобы примѣняемыя внутри страны новыя изобрѣтенія не были перенесены за кордонъ и не сообщили другимъ странамъ той же экономической силы, которую она считала своей національной собственностью. Съ еще большей энергіей и ревностью она старалась препятствовать проникновенію этихъ изобрѣтеній за

---

[1]) C. D. Wright. The industrial evolution of the United States. New-York 1895, p. 121—123.

океанъ, въ ея бывшія колоніи, осмѣлившіяся сбросить съ себя ея политическое и экономическое иго. Разумѣется, препятствія эти сильно мѣшали юной американской промышленности стать на твердую почву, заставивъ ее долго блуждать въ потемкахъ и тратить свои силы и энергію на всевозможные эксперименты, пока ей удалось, наконецъ, выбиться на надлежащій путь и получить самостоятельное развитіе. Конечно, эти препятствія и затрудненія только еще болѣе усилили ненависть и раздраженіе юной американской республики противъ ея бывшей метрополіи, и когда въ 1791 г. былъ учрежденъ первый національный банкъ, съ основнымъ капиталомъ въ 10.000,000 дол. (First Bank of The United States), то однимъ изъ главныхъ пунктовъ его устава заключался въ томъ, что директорами банка могутъ быть только американскіе граждане, и что иностранные акціонеры не имѣютъ права голоса чрезъ замѣстителей [1]). Это, впрочемъ, нисколько не препятствовало тому, чтобъ иностранцы принимали обширное участіе въ созданіи основного капитала банка, такъ какъ, согласно докладу секретаря казначейства Галлатина конгрессу, изъ 25,000 выпущенныхъ банкомъ акцій въ 400 долл. каждая, 18,000 принадлежали иностранцамъ. Банкъ просуществовалъ 20 лѣтъ и находился въ цвѣтущемъ состояніи, выдавая дивиденды своимъ акціонерамъ отъ 8 до 15% въ годъ [2]). Одно правительство, участвовавшее въ первоначальной подпискѣ на акціи банка въ размѣрѣ 2 милл. дол., которые обязалось выплатить въ теченіе 10 лѣтъ ежегодными взносами въ 200,000 дол., заработало на полученныхъ дивидендахъ и на перепродажѣ своихъ акцій съ преміей въ 45% — 1.137,152 дол., т. е. 57% на вложенный имъ въ это дѣло капиталъ [3]). По словамъ упомянутаго выше доклада конгрессу, дѣла банка какъ денеж-

Учрежденіе перваго банка въ Соед. Штатахъ.

Участіе въ немъ иностранныхъ капиталовъ.

---

[1]) John I. Knox, History of Banking in the United States, въ Rhodes Journal of Banking, May 1892, vol. XIX, p. 492 и 495; L. Carol Root, the First United States Bank, въ Sound Currency, vol. IV, New-York 1897 p. 7.

[2]) Knox, l. c. p. 495.

[3]) Knox, l. c. p. 494; Root, l. c. p. 7.

наго института велись весьма благоразумно и въ высшей степени умѣло. Польза, принесенная правительству и странѣ этимъ институтомъ, заключалась въ возможности вѣрнаго и выгоднаго помѣщенія частныхъ и общественныхъ капиталовъ въ этомъ учрежденіи, въ облегченіи денежнаго обращенія и переводовъ. въ содѣйствіи импортерамъ и, наконецъ, въ предоставленіи часто правительству заимообразно средствъ, когда оказывалась въ нихъ необходимость; въ общемъ, такихъ займовъ, предоставленныхъ правительству и возвращенныхъ имъ обратно, совершено было банкомъ на сумму 6.200,000 дол.[1]).

Агитація противъ этого банка.

Тѣмъ не менѣе, когда срокъ концессіи банка приближался къ концу и администрація его возбудила ходатайство предъ конгрессомъ о ея возобновленіи, то, не смотря на поддержку этого ходатайства со стороны правительства, въ печати и въ обществѣ поднялась такая сильная агитація противъ банка, что конгрессъ вынужденъ былъ отказать ему въ продленіи концессіи. Главный аргументъ, выставленный противъ банка, заключался въ томъ, что капиталъ его находится въ рукахъ иностранцевъ и что онъ состоитъ на службѣ у англичанъ. Sumner приводитъ выдержку изъ одной газеты тогдашней эпохи («Aurora» отъ 11 января 1811 г.), гдѣ разсказывается, что кассиръ отдѣленія банка въ Чарлстонѣ угрожалъ отказомъ въ учетѣ векселей своимъ кліентамъ, если они на выборахъ будутъ вотировать за тѣхъ, которые враждебны англійскому владычеству. «Съ самаго начала его возникновенія до сихъ поръ, продолжаетъ газета, вся сила этого всеразвращающаго (allcorruping) банка была направлена къ услугамъ и пользѣ Англіи, во вредъ нашей націи и къ злоупотребленію ея благомъ». Банкъ, говорится далѣе, создалъ денежные интересы, которыми старался замѣнить интересы, торжественно провозглашенные деклараціей независимости [2]). На происходившихъ, по

---

[1]) Knox, l. c. p. 495.

[2]) W. G. Sumner, History of Banking in the United States. Vol. I of History of Banking in all Nations, New-York. 1896, p. 50.

поводу ходатайства о возобновленіи концессіи банка, дебатахъ конгресса, одинъ изъ ораторовъ, депутатъ Desha изъ Кентукки, выразился еще сильнѣе: «Вопросъ заключается въ томъ, хотимъ ли мы лелѣять на груди нашей націи змѣю, которая распространяетъ свой смертоносный ядъ на всю страну и въ концѣ совсѣмъ поразитъ жизненныя силы нашихъ республиканскихъ учрежденій, или мы хотимъ, согласно нашему долгу, прибѣгнуть, наоборотъ, къ противоядію, отказавъ въ возобновленіи концессіи и устранивъ, такимъ образомъ, гибельный ядъ?» Тотъ же ораторъ высказалъ свое глубокое убѣжденіе, что англійскій король Георгъ III былъ однимъ изъ главныхъ акціонеровъ банка, считая его орудіемъ для проведенія чрезъ него своихъ безчестныхъ замысловъ противъ Соединенныхъ Штатовъ, и что онъ, король, скорѣе согласится потерять лишнихъ нѣсколько милліоновъ дол., чѣмъ отказаться отъ дальнѣйшихъ услугъ банка, представляющаго гораздо болѣе удобное средство для завоеванія американцевъ, чѣмъ сила оружія [1]).

Отказъ банку въ продленіи концессіи.

Результатомъ этой агитаціи, признаваемой почти всѣми изслѣдователями этого дѣла ни на чемъ не основанной и вызванной исключительно политическими страстями, явился отказъ банку, со стороны конгресса, продлить его концессію, послѣдовавшій въ 1811 г., вслѣдствіе чего онъ вынужденъ былъ ликвидировать свои дѣла. Акціонеры, получили въ конечномъ результатѣ за каждую акцію въ 400 дол. — 434 доллара, каковая премія, по замѣчанію Knox'а, вмѣстѣ съ полученными раньше дивидендами, составляла совсѣмъ не плохое помѣщеніе капитала. Многіе продавали свои акціи нѣсколько лѣтъ раньше еще дороже. Такъ напр. правительство продало свои акціи еще въ 1802 г. Бэрингамъ по 580 дол. акцію, т. е. съ преміей въ 45% [2]).

---

[1]) Knox, l. c. p. 496; Root, l. c. p. 9; Sumner, l. c. p. 52.
[2]) Knox l. c. p. 500

Для пополненія пробѣла, оказавшагося въ кредитномъ обращеніи страны послѣ закрытія «Банка Соединенныхъ Штатовъ», стали возникать новыя кредитныя учрежденія, т. н. State-Banks, которые, въ отличіе отъ закрывшагося банка, получали свои концессіи (charters) не отъ конгресса, а отъ законодательныхъ учрежденій отдѣльныхъ штатовъ (отсюда и названіе State-Banks). Уже къ 1-ому января 1811 года такихъ банковъ было открыто 88; въ одной Пенсильваніи, во время законодательной сессіи 1812—1813 г., было выдано концессій на 24 новыхъ банка, съ капиталомъ въ 9.524,000 дол., а въ послѣдующемъ году еще новыхъ 41 концессія, съ капиталомъ въ 17.000,000 дол. [1]). Желаніе основать такіе банки, возбужденное завистью къ хорошимъ дивидендамъ, получавшимся «Банкомъ Соединенныхъ Штатовъ», отчасти и вызвало упомянутую выше агитацію противъ него [2]). Не имѣя наличныхъ средствъ и пользуясь безконтрольностью, новые банки принялись за печатаніе банковыхъ билетовъ въ крайнемъ изобиліи и полученными такимъ дешевымъ способомъ средствами благодѣтельствовали своихъ кліентовъ, надѣляя дешевымъ кредитомъ, безъ всякаго разбора, кого попало и ставъ, такимъ образомъ, крайне популярными въ странѣ. Сумма выпущенныхъ ими банковыхъ билетовъ въ 1811 г. достигла 28.100,000 дол., въ 1813 г.—отъ 62 до 70 милл. дол., въ 1815 г.—отъ 99 до 110 милл. дол. [3]). Уже въ 1814 г. всѣ эти банки, за исключеніемъ дѣйствовавшихъ въ штатахъ Новой Англіи, вынуждены были прекратить свои платежи [4]). Вредъ, причиненный всей странѣ и въ частности правительству этими банками былъ громадный. Съ прекращеніемъ дѣйствій «Банка Соединенныхъ Штатовъ», правительство, не имѣя больше центральнаго кредитнаго учрежденія для помѣщенія

Учрежденіе взамѣнъ его многочисленныхъ State-Banks.

Вредныя послѣдствія этой замѣны для страны.

---

[1]) Max Wirth, Geschichte der Handelskrisen, Frankfurt a/M. 1874, S. 136.
[2]) Max Wirth, ibid.
[3]) Knox, l. c. p. 500.
[4]) Wirth, l. c. p. 137; Knox, l. c. p. 500.

своихъ временныхъ накопленій, вынуждено было избрать новые банки посредниками для своихъ финансовыхъ операцій, для помѣщенія избытковъ при накопленіи средствъ и заключенія займовъ при ихъ недостачѣ. Сумма депозитовъ правительства, находившихся въ банкахъ въ 1814 г., когда послѣдніе прекратили платежи, достигала 9 милл. дол. Объ удовлетвореніи нуждъ правительства въ кредитѣ, какъ это раньше дѣлалось Банкомъ Соединенныхъ Штатовъ, нечего было и говорить. Насколько при помощи этихъ банковъ правительству трудно было реализовать свои займы, видно изъ того, что выпущенныя имъ въ 1813 и 1814 гг., срокомъ на 12 лѣтъ, 6% обязательства на сумму 42,14 милл. дол. учитывались не менѣе, чѣмъ изъ 15%, и реализованная правительствомъ сумма достигла только 36 милл. д. Выпущенныя въ мартѣ 1815 г. долговыя обязательства правительства на 9 мѣсяцевъ изъ 6% годовыхъ, на сумму 9.745,000 дол., принесли правительству только 9.284,000 дол., причемъ учетъ за этотъ промежутокъ времени составлялъ 5%. «Вотъ къ какимъ результатамъ, говоритъ Knox, привела система новыхъ State-Banks, призванныхъ къ тому, чтобъ замѣнить Банкъ Соединенныхъ Штатовъ, послѣ того какъ ему было отказано въ возобновленіи его концессіи» [1]).

— —

Дальнѣйшій приливъ иностранныхъ капиталовъ въ страну.

Само собою разумѣется, что потребности торговаго оборота и промышленной жизни не могли укладываться въ тѣсныя рамки національнаго обособленія, и иностранные капиталы продолжали приливать въ страну, не смотря на высказывавшуюся, по отношенію къ нимъ, въ извѣстной части общества нетерпимость. Такъ напр., когда въ 1817 г. былъ учрежденъ новый національный банкъ, подъ тѣмъ же названіемъ Банка Соединенныхъ Штатовъ, то не смотря на то, что въ его уставѣ были повторены тѣ же ограниченія

[1]) Knox, l. c. p. 500—501.

относительно иностранцевъ, что и въ уставѣ стараго банка [1]), иностранцы не преминули принять участіе въ составленіи его капитала. Изъ выпущенныхъ имъ акцій на сумму 35 милл. дол. одна пятая часть принадлежала иностранцамъ [2]). Съ послѣдующими годами сумма англійскихъ капиталовъ, помѣщенныхъ въ американскихъ промышленныхъ предпріятіяхъ, еще болѣе увеличивалась. По словамъ Wirth'a, въ одномъ только Банкѣ Соединенныхъ Штатовъ находилось въ 1837 г. англійскихъ капиталовъ на сумму 20 милл. дол., въ банкѣ штата Луизіаны и въ другихъ предпріятіяхъ этого штата 21 милл. дол. и т. д. [3]). Многіе капиталы помѣщались англичанами въ хлопчатобумажныхъ плантаціяхъ, въ видѣ авансовъ подъ хлопокъ будущаго урожая, для вывоза его затѣмъ въ Европу. Въ этомъ отношеніи особенную извѣстность пріобрѣли три англійскихъ капиталиста, получившіе по инициаламъ своихъ фамилій общую кличку: три W (Wilson, Weldes and Wiggins), занимавшіеся ссудами денегъ торговцамъ для закупки въ другихъ странахъ разныхъ колоніальныхъ товаровъ, какъ кофе, сахаръ и т. под., и оперировавшіе своими авансами, главнымъ образомъ, на американскомъ рынкѣ [4]). Главное руководительство въ спекуляціи хлопкомъ на англійскія деньги принадлежало пресловутому въ исторіи американской плутократіи Николаю Биддлю, директору того же возобновленнаго Банка Соединенныхъ Штатовъ. Скупая въ громадныхъ количествахъ хлопокъ въ южныхъ штатахъ и отправляя его въ Европу, онъ трассировалъ на громадныя суммы векселя на Лондонъ, встрѣчавшіе тамъ весьма благопріятный пріемъ, благодаря своему высокому проценту — отъ 5% до 6%, между тѣмъ какъ общій вексельный дисконтъ въ Лондонѣ не превышалъ $2\frac{1}{2}$ — 3%. Въ одномъ только 1837 г.

Помѣщеніе англійскихъ капиталовъ въ хлопчатобумажныхъ плантаціяхъ.

[1]) Sumner, l. c. p. 71.
[2]) Knox, l. c. p. 509; Wirth, l. c. p. 138.
[3]) Wirth, l. c. S. 166.
[4]) Sumner, l. c. p. 267.

такихъ векселей было имъ трассировано на Лондонъ на сумму 3 милл. фунт. ст. [1]). Въ общей сложности, по словамъ Sumner'а, американскіе плантаторы получили авансами отъ англійскихъ капиталистовъ до 15 — 16 милл. ф. ст., значительная часть которыхъ пропала, такъ какъ цѣны хлопка упали затѣмъ на 30 — 40% и плантаторы, одолжившіе деньги въ Лондонѣ въ надеждѣ на будущую богатую выручку, оказались не въ состояніи уплатить свои обязательства; многіе банки въ Америкѣ, служившіе посредниками въ этой операціи, лопнули, и въ Лондонѣ наконецъ осмотрѣлись и прекратили дальнѣйшій кредитъ [2]).

Привлеченіе иностранныхъ капиталовъ отдѣльными штатами для „внутреннихъ улучшеній".

Подобные печальные опыты, однако, нисколько не устрашали англичанъ отъ помѣщенія своихъ капиталовъ въ Америкѣ, гдѣ только къ тому представлялись удобные случаи. Особенный приливъ иностранныхъ капиталовъ въ страну вызвали начатыя въ 30-хъ годахъ отдѣльными штатами постройки желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, шоссе, а также другія общественныя предпріятія, получившія общее названіе internal improvements (внутреннихъ улучшеній). Начало этому движенію положилъ штатъ Нью-Іоркъ, предпринявшій въ 1817 г. на государственныя средства сооруженіе Эрійскаго канала, соединившаго великія американскія озера съ океаномъ. Общественный кредитъ былъ еще настолько слабъ, что этому, въ настоящее время, могущественному штату пришлось тогда, для приведенія въ исполненіе своего плана, просить помощи у другихъ штатовъ. Каналъ былъ оконченъ въ 1825 г. и уже въ 1836 г. онъ успѣлъ, полученными имъ въ теченіе десятилѣтія доходами, достигшими 10 милл. дол., покрыть всѣ потраченные на его сооруженіе расходы [3]). Дѣла его были настолько хороши, что за акціи его, подлежавшія выкупу въ

Сооруженіе Эрійскаго канала.

---

[1]) Wirth, l. c. S. 164.

[2]) Sumner, l. c. p. 267.

[3]) D-r Carl Copping Plehn, Das Creditwesen der Staaten und Städte der Nordamericanischen Union, Jena 1891, S. 19—20.

1845 г., правительство тщетно предлагало преміи въ 9, 18 и даже 24%, чтобы выкупить ихъ до срока: никто не соглашался ихъ отчуждать. Блестящій успѣхъ этого предпріятія вызвалъ соревнованіе въ другихъ штатахъ, которые въ свою очередь принялись за разныя общественныя предпріятія, главнымъ же образомъ за постройки желѣзныхъ дорогъ. Если каналы, дороги и шоссе, сооружившіеся до сихъ поръ, имѣли своей цѣлью соединять населенныя мѣста, то желѣзныя дороги должны были выполнить еще другую, болѣе трудную задачу: открывать для колонизаціи новыя, необитаемыя до сихъ поръ, земли, проникать все далѣе и далѣе въ глубь страны, чтобы сдѣлать произведенія богатыхъ по своей природѣ, плодоносныхъ западныхъ областей доступными для остального міра. Понятно, что такія дороги не могли обѣщать скорой оплаты своихъ издержекъ, и государственная помощь для ихъ постройки оказалась неизбѣжною. «При такихъ условіяхъ, говоритъ Зерингъ, акціонерныя общества для постройки желѣзныхъ дорогъ стали возникать какъ грибы, штаты, графства и общины поддерживали новыя предпріятія самымъ разнообразнымъ образомъ, особенно посредствомъ выдачи ссудъ и гарантіи процента» [1]. Поддержка акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ со стороны штатовъ проявлялась въ двухъ формахъ: или штаты заключали заемъ и полученныя деньги предоставляли акціонерному обществу, которое обязывалось платить проценты, а впослѣдствіи и погашать самый капиталъ, или же штаты принимали на себя гарантію по уплатѣ процентовъ за капиталъ, собранный самимъ акціонернымъ обществомъ [2]. Въ томъ и другомъ случаѣ мѣстныхъ капиталовъ оказалось недостаточно и пришлось прибѣгнуть къ помощи иностранныхъ капиталовъ. Выпущенные отдѣльными штатами производительные займы тѣмъ скорѣе могли найти помѣщеніе на

Поддержка штатами желѣзнодорожныхъ обществъ.

---

[1]) Sering. Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerika's, Leipzig 1887, S. 70.

[2]) Plehn, l. c. S. 20.

иностранныхъ денежныхъ рынкахъ, что кредитъ самой американской республики стоялъ тогда неизмѣримо высоко въ Европѣ: она не только успѣла выплатить всѣ свои долги, тяготѣвшіе надъ нею еще со временъ борьбы за независимость, но даже собрать еще значительный фондъ изъ излишковъ своихъ доходовъ (такъ называемый surplus revenue), изъ котораго она въ 1837 г. отдѣлила 28 милл. дол. для распредѣленія между штатами [1]). Такимъ образомъ, до 1830 г. отдѣльными штатами было заключено займовъ на сумму 26½ милл. дол., въ теченіе 5-ти лѣтняго періода 1830 – 1835 гг. долгъ ихъ увеличился на 40 милл. дол., въ послѣдующіе три года 1835—1838 гг. прибавилось новыхъ долговъ на сумму 108 милл. дол., такъ что общая сумма долговъ отдѣльныхъ штатовъ въ 1838 г. составляла 174 милл. дол., въ концѣ 1842 г. она возросла до 208 милл .дол., а въ 1843 г. достигла огромной цифры 231 милл. дол., какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы о количествѣ долговъ, совершенныхъ штатами въ разные періоды, и объ общей ихъ суммѣ въ 1838 и 1842 гг.

Surplus revenue.

Задолженность штатовъ.

Штаты.	1820—30.	1830—35.	1835—38.	Общая сумма въ 1838 г.	Общая сумма въ 1842 г.
Мэнъ	—	555,000	—	555,000	1.734,800
Массачузетсъ	—	—	4.290,000	4.290,000	5.424,100
Нью-Іоркъ	8.872,700	2.204,900	12.229,200	22.931,000	21.797,200
Пенсильванія	7.980,000	16.130,000	3.167,000	27.277,000	36.336,000
Марилэндъ	657,900	4.210,000	6.648,000	11.492,900	15.214,700
Виргинія	1.500,000	686,500	4.132,700	6.318,200	6.994,300
Южная Каролина	1.560,000	—	4.000,000	5.560,000	5.691,200
Георгія	—	—	—	—	1.309,700
Кентукки	—	—	—	—	3.085,500
Теннесси	—	500,000	6.648,000	7.148,000	3.198,100
Огайо	4.400,000	1.701,000	—	6.101,000	20.000,000
Луизіана	1.800,000	7.335,000	14.000,000	23.135,000	23.985,000
Индіана	—	1.890,000	10.000,000	11.890.000	12.751,000
Миссиссипи	—	2.000,000	5.000,000	7.000,000	7.000,000
Иллинойсъ	—	600,000	11.000,000	11.600,000	13.527,300
Алабама	100,000	2.200,000	8.500,000	10.800,000	15.400,000

[1]) E. L. Bogart, Die Finanzverhältnisse der Einzelstaaten der Nordamerikanischen Union, Jena 1897, S. 19.

Штаты.	1820—30.	1830—35.	1835—38.	Общая сумма въ 1838 г.	Общая сумма въ 1842 г.
Миссури	—	—	2.500,000	2.500,000	842 300
Арканзасъ	—	—	3.000,000	3.000,000	2.676,000
Мичиганъ	—	—	5.340,000	5.340,000	5.611,000
Флорида	—	—	—	—	4.000,000
Сумма	26.409,000	40.012,000	107.823,000	174.306,000	207.894,000[1]).

Если сѣверные и западные штаты заключали займы, главнымъ образомъ, для постройки желѣзныхъ дорогъ, каналовъ и шоссе, то южные штаты, имѣвшіе въ своихъ многочисленныхъ судоходныхъ рѣкахъ достаточно природныхъ путей сообщенія, прибѣгали къ иностраннымъ займамъ для другихъ цѣлей, именно, для субсидированія банковъ, возникавшихъ при помощи правительства и имѣвшихъ своей задачей содѣйствовать развитію хлопчатобумажныхъ плантацій, составлявшихъ главную основу всей экономической жизни южныхъ штатовъ,— путемъ предоставленія кредита плантаторамъ и выдачи ссудъ разнымъ лицамъ для пріобрѣтенія новыхъ земель подъ хлопчатобумажныя плантаціи. Мы уже упомянули выше о начатомъ въ 1811 г. движеніи къ основанію мѣстныхъ банковъ (State-Banks), взамѣнъ національнаго банка Соединенныхъ Штатовъ, который былъ вынужденъ въ тотъ годъ закрыться. Движеніе это съ каждымъ годомъ принимало большіе размѣры и особенно усилилось въ 30-хъ годахъ. Особенный толчекъ этому движенію дала война, объявленная президентомъ Джэксономъ возобновленному въ 1817 г. національному банку (Bank of the United States), длившаяся 8 лѣтъ и окончившаяся превращеніемъ послѣдняго въ частное учрежденіе. Одно изъ средствъ этой войны, между прочимъ, выразилось въ томъ, что союзное правительство потребовало обратно всѣ свои депозиты изъ этого банка и въ послѣдующее время стало ихъ помѣщать въ мѣстныхъ банкахъ. Къ 31 марта 1836 г. такихъ депозитовъ было помѣщено правительствомъ

Учрежденіе мѣстныхъ банковъ.

[1]) Plehn, l. c. S. 26; Bogart, l. c. S. 11.

въ 40 разныхъ банкахъ на сумму 31.805,000 дол. [1]). Понятно, что подобныя привиллегіи въ свою очередь должны были содѣйствовать учрежденію мѣстныхъ банковъ. «Манія къ банковымъ предпріятіямъ была такъ велика, говоритъ Sumner, что происходили буквальныя побоища при подпискѣ на акціи, и чтобъ успѣть въ этомъ отношеніи выбирались спеціальные люди, обладавшіе хорошими кулаками» [2]). Въ теченіе 7 лѣтъ 1830—1837 гг. число этихъ банковъ возросло съ 330 до 634, капиталъ ихъ удвоился (съ 145.100,000 до 290.700,000), выдаваемые ими авансы почти утроились (съ 200.400,000 до 525.000,000), между тѣмъ какъ наличные ихъ запасы возросли только съ 22.000,000 до 37.200,000; зато выпущенные ими банковые билеты возросли съ 61 милл. дол. до 149 милл. дол. [3]). Въ 1838 г., когда начался злополучный банковый кризисъ, число банковъ возросло до 850, изъ которыхъ въ томъ же году 350 обанкрутились [4]). Изъ общей суммы долговъ отдѣльныхъ штатовъ, составлявшей въ 1840 г. 170 милл. долл., на банковое дѣло было потрачено около $52\frac{1}{2}$ милл. дол., или 31%, при томъ почти исключительно южными штатами, между тѣмъ какъ на долю internal improvements было потрачено 64%, преимущественно сѣверными штатами, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы, указывающей подробно на какія цѣли были употреблены разными штатами совершенные ими займы къ концу 1840 г.

Цѣли, для которыхъ были совершены займы.

Штаты.	На банки.	На каналы.	На желѣзн. дороги.	На шоссе.	На другія потребн.	Сумма.
Мэнъ.	—	—	—	—	555,000	555,000
Массачузетсъ . .	—	—	4.290,000	—	—	4.290,000
Нью-Іоркъ.	—	13.316,000	3.787,000	—	1.158,000	18.262,000
Пенсильванія. . .	—	16.579,000	4.964,000	2.596,000	3.167,000	27.307,000
Мэрилэндъ.	—	5.700,000	5.500,000	—	293,000	11.493,000
Виргинія.	—	3.835,000	2.129,000	354,800	344,000	6.662,000
Ю. Каролина. . .	—	1.550,000	2.000,000	—	2.204,000	5.754,000

[1]) Bogart, l. c. S. 14.
[2]) Sumner, l. c. S. 231.
[3]) Knox, l. c. p. 518; Bogart, l. c. S. 22.
[4]) Plehn, l. c. S. 22.

Штаты.	На банки.	На каналы.	На желѣзн. дороги.	На шоссе.	На другія потребн.	Сумма.
Алабама.......	7.800,000	—	3.000,000	—	—	10.800,000
Миссиссипи...	7.000,000	—	—	—	—	7.000,000
Луизіана......	22.950,000	50,000	500,000	—	235,000	23.735,000
Кентукки......	2.000,000	2.619,000	2.600,000	1.150,000	—	11.890,000
Тенесси... ...	3.000,000	300,000	3.730,000	118,000	—	7.148,000
Огайо....... .	—	6.101,000	—	—	—	6.101,000
Иллинойсъ.. ..	3.000,000	—	—	—	—	3.000,000
Индіана.......	1.390,000	6.750,000	2.600,000	1.150,000	—	11.890,000
Мичиганъ......	—	2.500,000	2.620,000	—	220,000	5.340,000
Миссури.	2.500,000	—	—	—	—	2.500,000
Арканзасъ.....	3.000,000	—	—	—	—	3.000,000
Сумма	52.640,000	60.201,000	42.871,000	6.618,000	8.474,000	170.806,000
Проценты.....	31	35	25	4	6	100 [1]).

Послѣдствія лихорадочной дѣятельности штатовъ.

Послѣдствіемъ всей этой лихорадочной дѣятельности штатовъ, этого сооруженія каналовъ, шоссе и т. д., съ одной стороны, и основанія банковъ для промышленнаго и поземельнаго кредита — съ другой, явился чрезвычайный подъемъ общественнаго духа и видимое благополучіе во всѣхъ сферахъ экономической жизни, заключавшіе въ себѣ, однако, много искусственнаго и недолговѣчнаго. Рабочая плата сильно поднялась, такъ какъ не хватало рукъ для всѣхъ общественныхъ работъ, сразу предпринятыхъ штатами. Многіе земледѣльцы ради этихъ работъ оставили свой обычный земледѣльческій трудъ, и земля осталась невоздѣланной. Лѣтописецъ штата Иллинойсъ разсказываетъ, что въ 1837 году ничего не было вывезено изъ этого штата; все, что потреблялось населеніемъ, получалось извнѣ, будучи оплачиваемо занятыми заграницей деньгами [2]). Достаточно сказать, что въ 1834 г. Соединенные Штаты ввезли изъ Европы хлѣба на 250,000 дол., а въ первую половину 1837 г. ввозъ хлѣба изъ Европы достигъ даже суммы 2 милл. дол. [3]). Если, такимъ образомъ, приливъ капиталовъ отвлекъ значительную часть трудящагося населенія

[1]) Plehn, l. c. S. 27; Bogart, l. c. S. 12.
[2]) Sumner, l. c. p. 260.
[3]) Max Wirth, l. c. S. 146.

отъ земледѣльческихъ занятій, то зато, съ другой стороны, онъ вызвалъ крайнее оживленіе во всѣхъ сферахъ торговли и промышленности, способствуя быстрому развитію городовъ. Въ Нью-Іоркѣ въ одномъ только 1836 г. было выстроено 1,518 новыхъ домовъ [1]). Цѣнность недвижимой собственности въ городахъ быстро возросла, стоимость послѣдней въ Нью-Іоркѣ была оцѣнена городской податной коммиссіей въ 1832 г. въ 114 милл. долл., а въ 1836 г. въ 251 милл. дол. Въ Мобилѣ недвижимая собственность была оцѣнена въ 1831 году въ 1.295,000 дол., въ 1837 г. въ 27½ милл. дол., между тѣмъ какъ чрезъ 10 лѣтъ, именно въ 1847 году, она составляла только 8.600,000 дол. [2]). Благодаря посредничеству банковъ, спекуляція государственными землями приняла обширные размѣры. До того времени обыкновенно отчуждалось государственныхъ земель на сумму отъ 2 до 3 милл. дол. въ годъ. Въ 1833 г. сумма эта составляла 4,9 милл. дол., въ 1834 г. 6 милл. дол., въ 1835 г. 15,9 милл., въ 1836 г. 25,1 милл. дол. Реакція наступила лишь въ 1837 г., когда сумма эта понизилась до 7 милл. долл., дошедши въ 1838 г. до 4,3 милл., въ 1839 г. до 6,4 милл. и въ 1840 г. до 2,7 милл. [3]). Главной причиной этой спекуляціи явились мѣстные банки, которые, пользуясь безконтрольнымъ выпускомъ банковыхъ билетовъ, давали всѣмъ желающимъ кредитъ, который имъ самимъ ничего не стоилъ, кромѣ расходовъ на печатаніе своихъ билетовъ. Доходы казны отъ продажи земель имѣли, такимъ образомъ, только эфемерный характеръ. Президентъ Джэксонъ, въ своемъ прощальномъ посланіи конгрессу въ 1836 г., слѣдующими словами характеризуетъ значеніе для страны этого банковаго земельнаго кредита. «Банки давали въ ссуду свои билеты спекулянтамъ, послѣдніе уплачивали этими билетами стоимость земель сборщикамъ казны, которая

Спекуляція государственными землями.

Мнѣніе объ этомъ президента Джэксона.

[1]) M. Wirth, l. c. S. 156.
[2]) Bogart, l. c. S. 23.
[3]) Sumner, l. c. p. 261

въ свою очередь, въ видѣ депозитовъ, опять возвращала эти билеты банкамъ, чтобъ они опять выдавались въ видѣ ссудъ, служа, такимъ образомъ, лишь орудіемъ къ тому, чтобъ вполнѣ цѣнныя земли переходили въ руки спекулянтовъ, съ уплатой казнѣ кредитомъ въ книгахъ банка. Этотъ кредитъ казны, обыкновенно называемый депозитомъ, числящійся и въ книгахъ нѣкоторыхъ западныхъ банковъ, давно уже превышая непосредственную ихъ платежеспособность, все болѣе и болѣе возросталъ. Въ дѣйствительности каждая спекуляція давала средства для новой спекуляціи, такъ какъ едва только успѣвало данное лицо или компанія уплатить банку его билетами, какъ послѣдніе тотчасъ же были выдаваемы другимъ для тѣхъ же цѣлей. Банки расширяли свои операціи новыми выпусками билетовъ до такихъ размѣровъ, что благоразумные люди стали серьезно безпокоиться и опасаться, не можетъ ли подобный банковый кредитъ, при допущеніи дальнѣйшаго его развитія, совершенно лишить правительство полученной имъ пользы» [1]).

Примѣръ штата Индіаны.

До какой степени штаты, въ своей погонѣ за «внутренними улучшеніями» (internal improvements), пользовались чужимъ кредитомъ безъ всякой разсчетливости и обдуманности, можно видѣть изъ примѣра штата Индіаны. Штатъ этотъ, принятый въ Союзъ въ 1816 г., началъ эру своихъ «внутреннихъ улучшеній» участіемъ въ постройкѣ военной дороги, которую федеральное правительство, еще въ 1806 г., рѣшило провести чрезъ Мерилэндъ, Пенсильванію, Виргинію, Огайо, Индіану и Иллинойсъ до Миссисипи. Участіе Индіаны въ постройкѣ этой дороги началось въ 1829 г. и на ея долю пришлось израсходовать отъ 1829 до 1838 г. на этотъ предметъ 1.135,000 дол. Успѣхъ Нью-Іорка въ сооруженіи Эрійскаго канала, о которомъ мы упомянули выше, побудилъ Индіану въ свою очередь приняться за подобное сооруженіе, именно за прорытіе канала длиною въ 228 англійскихъ миль, который долженъ былъ соединить озеро Эріо съ рѣкою Огайо. Въ 1832 г.

---

[1]) Sumner, l. c. p. 261; Wirth, l. c. S. 145.

къ этому прибавилось сооруженіе новаго канала, который долженъ былъ соединить рѣку Вабашъ съ рѣкою Міами. До 1841 г. на первый каналъ было израсходовано штатомъ 2 милл. дол., а на второй — 1.727,000 дол.

Въ томъ же 1832 г. правительствомъ было вызвано къ жизни 8 большихъ акціонерныхъ обществъ для проведенія желѣзной дороги отъ рѣки Огайо по направленію къ Индіанополису и къ другимъ пунктамъ на Вабашѣ, съ основнымъ капиталомъ въ 4 милл. дол. Эти предпріятія вызвали необходимость въ созданіи банка, который и былъ основанъ правительствомъ въ 1834 г. съ девятью отдѣленіями. Одновременно съ тѣмъ было основано три частныхъ банка, такъ что въ общемъ сразу возникло 13 банковъ. Не довольствуясь этимъ, законодательство штата въ 1836 г. рѣшило предпринять цѣлый рядъ новыхъ предпріятій и для этой цѣли оно вотировало заемъ въ 11 милл. дол., который рѣшено было употребить на слѣдующія сооруженія:

White Water canal	1.400,000
White River	3.500,000
Wabash and Erie	1.300,000
Улучшеніе береговъ Вабаша	50,000
Жел. дор. Madison-Laffayette	1.300,000
Шоссе отъ Vincennes до New Ableong .	1.150,000
Шоссе отъ New Albany до Crawfordsville	1.300,000
Итого	10.000,000

Эти сооруженія, которыя должны были принести пользу разнообразнымъ мѣстностямъ, начаты были во всѣхъ мѣстахъ сразу, и такъ какъ вскорѣ убѣдились, что даже 20 милл. дол. будетъ недостаточно, чтобъ ихъ довести до конца, то правительство, не имѣя возможности дальше достать денегъ, рѣшило въ 1839 году оставить всѣ эти работы неоконченными, израсходовавъ, такимъ образомъ, совершенно непроизводительно громадныя суммы денегъ. Долгъ правительства къ тому вре-

мени достигъ суммы 14 милл. дол. Въ 1840 г. правительство прекратило свои платежи.

Чтобъ оцѣнить всю безразсудность упомянутыхъ предпріятій, необходимо еще прибавить, что населеніе Индіаны состояло изъ мелкихъ хлѣбопашцевъ, жившихъ въ простыхъ хижинахъ и зарабатывавшихъ свой насущный хлѣбъ вскармливаніемъ свиней и воздѣлываніемъ маиса. Число жителей, имѣвшихъ избирательныя права, не превышало 100,000 человѣкъ. И для такого-то населенія нужно было предпринимать всѣ вышеназванныя сооруженія, стоившія столько милліоновъ! [1]).

Безразсудное хозяйничанье чужими капиталами другихъ штатовъ.

Индіана представляетъ не единственный примѣръ безразсуднаго хозяйничанія чужими капиталами. Такому безразсудному хозяйничанію предались почти всѣ штаты Союза, расходуя заимствованные капиталы, хотя и производительно, но въ такихъ громадныхъ размѣрахъ, которые не находились даже въ отдаленномъ соотвѣтствіи съ потребностями населенія въ подобныхъ затратахъ. Особенно губительно было учрежденіе безчисленныхъ банковъ, опутавшихъ подобно паутинѣ всю страну и наводнившихъ ее бумажными деньгами, побуждая населеніе къ спекуляціи и вызвавъ повышеніе цѣнъ на всѣ почти предметы потребленія. Все это искусственное зданіе неминуемо должно было рухнуть, и въ результатѣ дѣйствительно оказался тяжелый кризисъ 1837 и 1839 гг., во время котораго всѣ почти банки лопнули, общественныя работы были прекращены и штаты очутились въ положеніи несостоятельныхъ должниковъ. Такъ какъ основная черта всѣхъ долговъ состояла въ томъ, что они всѣ были срочные [2]), то многіе штаты, не видя возможности уплатить свои долги въ установленные для нихъ сроки, рѣшились совсѣмъ отказаться отъ ихъ уплаты. На финансово-политическомъ жаргонѣ поя-

[1]) Bogart, l. c. S. 16—19; United States Census of 1880, t. 7, History of Staate Debts.-Indiana.

[2]) Von Hock, Die Finanzen und die Finanzgeschichte der Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1867, S. 406.

Repudiation. вилось тогда впервые крылатое слово repudiation, получившее столь печальную извѣстность въ финансовой исторіи Соединенныхъ Штатовъ. Repudiate, т. е. *оттолкнуть* отъ себя претензіи кредиторовъ, стряхнуть съ себя всякую отвѣтственность за совершенныя обязательства, стало тогда обычнымъ явленіемъ. Сначала для repudiation выставлялись еще тѣ или другіе предлоги, болѣе или менѣе заслуживавшіе вниманія.

Образъ дѣйствій штатовъ Миссисипии, Мичигана, сѣв. и южной Каролины. Такъ, напр., штатъ Миссисипии, впервые прибѣгнувшій къ этому способу ликвидаціи своихъ обязательствъ и даже впервые пустившій въ оборотъ самое слово repudiation, выставилъ оправданіемъ своего отреченія отъ долга то обстоятельство, что дѣйствовавшій по его порученію банкъ пустилъ въ оборотъ его облигаціи лишь чрезъ годъ и даже позже, послѣ того, какъ теченіе процентовъ по нимъ началось, вслѣдствіе чего продажу этихъ облигацій должно считать незаконной. Нѣсколько болѣе основательной слѣдуетъ признать причину, выставленную въ этомъ отношеніи штатомъ Мичиганомъ. Штатъ этотъ поручилъ для продажи свои облигаціи агенту своему — обществу «Morris Canal and Bank». Послѣднее, успѣвъ продать только часть этихъ облигацій, подпало подъ конкурсъ. Оказалось, что многія еще неоплаченныя облигаціи были заложены имъ въ «United States Bank of Pennsylvania», а послѣдній, въ свою очередь обанкрутившійся, заложилъ эти облигаціи въ европейскихъ банкахъ. На этомъ основаніи штатъ Мичиганъ и объявилъ, что онъ считаетъ себя обязаннымъ лишь по тѣмъ облигаціямъ, по которымъ онъ получилъ деньги, а другихъ не признаетъ[1]).

Если нѣкоторые штаты, такимъ образомъ, подъ тѣмъ или инымъ предлогомъ еще могли считать себя правыми въ своей repudiation, то другіе, отказавшись разъ навсегда платить по совершеннымъ обязательствамъ, не считали даже нужнымъ выставить какое-либо оправданіе. Сѣверная Каролина, напр., прибѣгла совсѣмъ къ своеобразному способу ликвидаціи сво-

[1]) Plehn, l. c. S. 35—36.

ихъ долговъ, именно къ такъ-называемому «Scaling down», состоявшему въ томъ, что она по нѣкоторымъ долгамъ согласилась платить 40%, по другимъ 25%, по третьимъ 15%, выпустивъ соотвѣтственно съ этимъ новыя облигаціи, которыя она выдала въ обмѣнъ на старыя. Кредиторамъ остался пріятный выборъ или ограничиться частью своихъ требованій, или лишиться всего. Такимъ путемъ долгъ штата былъ низведенъ съ 13 милл. дол. до 3½ милл. дол. Впослѣдствіи штатъ и эту мѣру нашелъ для себя слишкомъ обременительной и совсѣмъ отказался отъ всякой уплаты.

Въ Южной Каролинѣ совсѣмъ невозможно было разобраться, какъ велика сумма ея долга. Архивы ея нѣсколько разъ подвергались сожженію для того, чтобы скрыть документальныя данныя о величинѣ ея долга. Англійскому экономисту 40-хъ годовъ, Портеру, удалось собрать слѣды отъ суммы долга въ 8½ милл. дол., хотя дѣйствительный долгъ вѣроятно въ 2—3 раза превышалъ эту сумму. «Безъ сомнѣнія, говоритъ Портеръ, долгъ этотъ надѣлала шайка негодяевъ, и болѣе чѣмъ вѣроятно, что люди съ такимъ же образомъ мыслей забрали себѣ облигаціи въ карманъ». Нечего и говорить о томъ, что штатъ не уплатилъ по этому долгу ни одной копѣйки [1]). Подобнымъ образомъ поступили и другіе штаты.

Исправленіе совершенныхъ ошибокъ.

Кризисъ 1837 и 1839 гг. и послѣдовавшая за нимъ позорная repudiation положили конецъ безразсудному хозяйничанію чужими деньгами. Американскій народъ очнулся отъ охватившей его горячки и принялся за исправленіе совершенныхъ имъ горькихъ ошибокъ. Такъ какъ главная причина бѣдствія заключалась въ неограниченномъ правѣ представительныхъ собраній штатовъ дѣлать долги, то народъ рѣшился отнынѣ наложить узду на своихъ представителей въ этомъ отношеніи, и въ конституціи всѣхъ почти штатовъ были внесены добавленія, запрещающія представительнымъ собраніямъ

[1]) Porter, State debts and repudiation, International Review, Dec. 1880, p. 574 и слѣд.

вотировать долги выше опредѣленной, весьма ограниченной суммы, обыкновенно не больше 50,000 дол. [1]). Другія добавленія, внесенныя въ конституціи штатовъ, запрещали мѣстнымъ правительствамъ употреблять свой кредитъ или наличныя средства на воспособленіе частнымъ лицамъ или частнымъ обществамъ въ интересахъ промышленности, за исключеніемъ случаевъ благотворительности [2]). Далѣе, штатамъ вообще запрещалось предпринимать на свои средства и на свой рискъ и страхъ «внутреннія улучшенія» (internal improvements), какъ это имѣло мѣсто до сихъ поръ [3]). Эти мѣры низвели широкую хозяйственную дѣятельность штатовъ, ознаменовавшуюся столь печальными послѣдствіями, до нуля. Въ финансовой и экономической жизни американскаго народа произошелъ крутой поворотъ. Подобно тому, какъ въ концѣ 20-хъ годовъ роль федеральнаго правительства въ качествѣ предпринимателя «внутреннихъ улучшеній» перешла къ правительствамъ штатовъ, такъ и теперь эти послѣдніе вынуждены были уступить эту роль другимъ соціально-экономическимъ факторамъ, именно — общиннымъ союзамъ и акціонернымъ компаніямъ, начинающимъ получать въ экономической и соціальной жизни американскаго народа все болѣе и болѣе возростающее и доминирующее значеніе [4]). Соотвѣтственно съ этимъ и приливъ иностранныхъ капиталовъ въ Америку принялъ новое направленіе. Помѣщеніе капиталовъ въ американскихъ фондахъ отступило на задній планъ; къ тому же кредитъ страны былъ слишкомъ скомпрометированъ, чтобъ иностранные капиталисты питали прежнее довѣріе къ займамъ штатовъ. Зато для иностранныхъ капиталовъ открылось другое, болѣе обширное поле примѣненія: обиліе промышленныхъ предпріятій, возникавшихъ по частной иниціативѣ и требовавшихъ для своего

Поворотъ въ экономической жизни американскаго народа.

---

1) Plehn, l. c. S. 43.
2) Plehn, l. c. S. 45.
3) Plehn, l. c. S. 46.
4) Plehn, l. c. S. 53.

осуществленія громадныхъ капиталовъ, которыхъ въ самой странѣ не оказалось. Первое мѣсто между этими предпріятіями занимало сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, которыя, послѣ окончившихся столь неудачно первоначальныхъ попытокъ для ихъ сооруженія при помощи штатовъ, стали предметомъ частной иниціативы (въ нѣкоторыхъ случаяхъ съ субсидіями со стороны общинъ), черпавшей свои силы въ иностранныхъ капиталахъ. Большинство американскихъ желѣзныхъ дорогъ было построено на иностранныя деньги, преимущественно англійскія. Къ характеристикѣ вліянія американскихъ желѣзныхъ дорогъ на экономическій бытъ страны мы теперь и перейдемъ.

Общая характеристика американскихъ желѣзныхъ дорогъ

Первая желѣзная дорога въ Америкѣ начата была въ 1827 г. Двадцать лѣтъ спустя, Соединенные Штаты не имѣли больше 14,000 кил. желѣзныхъ дорогъ. «Въ настоящее время, говоритъ Поль-Дюбуа, американская желѣзнодорожная сѣть обнимаетъ 282,000 кил., будучи на одну четвертую часть больше желѣзнодорожной сѣти всей Европы, при поверхности территоріи, меньшей на $^1/_6$ часть, и при населеніи, меньшемъ въ 5 разъ. Сѣть эта самая густая во всемъ мірѣ. Со времени открытія первой трансконтинентальной линіи, торжественно освященной 10 мая 1867 г. въ Promontory Point, пять новыхъ линій прорѣзали каменистыя горы съ разныхъ сторонъ, обезпечивъ такимъ образомъ связь штатовъ, лежащихъ на Тихомъ океанѣ, съ остальной страной, — не считая ея сѣверной соперницы, The Canadian Pacific railway, обогатившей всемірную торговлю новымъ великимъ путемъ и обратившей крайній Востокъ въ крайній Западъ. Лихорадочное движеніе, замѣчаемое со всѣхъ сторонъ, поражаетъ глазъ европейца. Посмотрите на любой торговый рынокъ на западѣ и на любой мануфактурный центръ на востокѣ Соединенныхъ Штатовъ: каждый изъ нихъ окруженъ удивительной и не поддающейся описанію сложной сѣтью желѣзныхъ дорогъ, которыя расходятся радіусами по всевозможнымъ направленіямъ, не взирая

ни на какія естественныя преграды, скрещиваясь между собою и опять расходясь, увеличиваясь на своемъ пути новыми линіями, оплодотворяя безпрестанно почву, которой онѣ призваны служить. Между Нью-Іоркомъ и Чикаго девять главныхъ желѣзнодорожныхъ компаній оспариваютъ между собою перевозку пассажировъ, и посѣтители всемірной колумбійской выставки могли замѣтить, съ какой роскошью и комфортомъ, хотя и не особенно хорошаго вкуса, онѣ стараются привлекать къ себѣ кліентовъ. Комерсанты могутъ выбирать между 20 линіями для отправленія своихъ грузовъ отъ великаго атлантическаго порта до столицы Иллинойса, двѣ изъ этихъ линій имѣютъ на половинѣ своего протяженія четыре пути, а движеніе грузовъ по Pennsylvania railroad въ четыре раза превосходитъ движеніе по нашей сѣверной сѣти (во Франціи). Капиталъ компаній составляетъ одну шестую часть всего національнаго богатства Соединенныхъ Штатовъ». «Удивительные успѣхи, продолжаетъ дальше тотъ же авторъ, достигнутые желѣзнодорожной промышленностью въ Соединенныхъ Штатахъ, объясняются той существенной ролью, которую желѣзныя дороги играли въ развитіи территоріи, и подавляющимъ вліяніемъ, которое онѣ обнаруживаютъ на всю экономическую жизнь страны.... Въ Америкѣ желѣзная дорога есть первый и главный факторъ труда и колонизаціи: чтобъ открыть новую территорію, обыкновенно начинаютъ съ того, что туда проводятъ желѣзную дорогу, колонистъ приходитъ уже потомъ, занимая прилегающія земли и обращая ихъ въ цѣнность, создавая оборотъ и движеніе для желѣзной дороги, которыми оплачиваются услуги, первоначально ею оказанныя колонисту. Можно поэтому утверждать положительно, что желѣзная дорога создала тамъ страну и что американцы обязаны именно желѣзной дорогѣ удивительными успѣхами въ своемъ національномъ развитіи. Но они обязаны ей еще кое-чѣмъ другимъ. Благодаря прогрессу желѣзнодорожной промышленности, возможно было на этихъ громадныхъ пространствахъ, на которыхъ природныя богатства столь разнообразны, обезпечивать за каждою

Ихъ значеніе для страны.

мѣстностью наивысшую утилизацію ея природныхъ силъ, локализируя каждый видъ производства именно тамъ, гдѣ для него оказываются наиболѣе благопріятныя условія. Такимъ образомъ, всякій штатъ имѣетъ свою экономическую спеціальность. Миннезота есть страна хлѣба, Айова — страна маиса, Небраска производитъ мясо. Нигдѣ разстоянія между производителемъ и потребителемъ такъ не велики, нигдѣ вопросъ о цѣнѣ перевозки не имѣетъ такого общаго интереса, нигдѣ внутренняя торговля не находится въ такой тѣсной зависимости отъ желѣзной дороги, какъ именно въ Америкѣ» [1]).

Участіе въ сооруженіи жел. дор. иностранныхъ капиталовъ.

Сооруженіе такой громадной желѣзнодорожной сѣти, на которую былъ затраченъ до 1895 года несмѣтный капиталъ въ 11,363 милл. дол. [2]), оказалось возможнымъ только благодаря значительному участію въ этомъ сооруженіи иностранныхъ капиталовъ. Этому участію весьма содѣйствовалъ самый способъ собиранія акціонерными компаніями капиталовъ, необходимыхъ для постройки и эксплоатаціи ихъ дорогъ, способъ, значительно отличающійся отъ способа, который практиковался въ этомъ отношеніи въ Европѣ. Между тѣмъ какъ въ Европѣ главныя средства для сооруженія желѣзной дороги обыкновенно доставлялись акціонернымъ капиталомъ, а облигаціонный служилъ ему только дополненіемъ (въ Англіи напр., облигаціонный капиталъ, по послѣднимъ парламентскимъ отчетамъ, составляетъ 26% суммы акціонернаго капитала [3]), въ Соединенныхъ Штатахъ, наоборотъ, облигаціонный капиталъ составляетъ главный фондъ, откуда черпаютъ средства какъ для сооруженія, такъ и для эксплоатаціи и необходимыхъ затѣмъ улучшеній (betterments) желѣзной дороги. Такъ, изъ общаго количества капитала, помѣщеннаго въ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ до 1892—93 года, въ размѣрѣ 10,506 милл. дол., на долю акціонернаго

Преобладаніе облигаціоннаго капитала надъ акціонернымъ въ сооруженіи американскихъ ж. д.

---

[1]) Louis Paul-Dubois, Les chemins de fer aux Étates-Unis, Paris 1896, p. 2—6.

[2]) Statesman's Jear-book for 1897, p. 1100.

[3]) Van Oss, American railroads and british investors, London 1893, p. 109.

капитала приходилось только 4,669 милл. дол. или всего 44½% [1]). Если принять во вниманіе, что акціонерный капиталъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ много фиктивнаго, вслѣдствіе практикующейся тамъ постоянно системы «разбавленія водою» (Watering), о которой будемъ говорить ниже, то ненормальность соотношенія акціонернаго капитала къ облигаціонному окажется тамъ еще рельефнѣе. На нѣкоторыхъ дорогахъ ненормальность эта выступаетъ особенно рѣзко. Такъ напр., Illinois Central на 45 милл. дол. акціонернаго капитала имѣетъ 63 милл. дол. облигаціоннаго, Chicago, Burlington and Quincy на 76 милл. акціонернаго капитала имѣетъ 117 милл. дол. облигаціоннаго [2]), Chicago, Milwaukee and St. Paul на 68 милл. дол. акціонернаго капитала имѣетъ 129 облигаціоннаго, составляющаго 34 отдѣльныхъ вида, Louisville and Nashville на 48 милл. дол. акціонернаго капитала имѣетъ 67 милл. облигаціоннаго [3]) и т. д. Это преобладаніе облигаціоннаго капитала надъ акціонернымъ составляетъ не единственную особенность американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Вторая особенность, которою они отличаются отъ европейскихъ желѣзныхъ дорогъ, заключается въ томъ, что вмѣсто одного облигаціоннаго капитала, каждая желѣзная дорога имѣетъ нѣсколько облигаціонныхъ капиталовъ, образовавшихся постепенно, подъ различными наименованіями и съ различными обезпеченіями. Такъ напр. облигаціонный капиталъ Chicago, Milvaukee and St. Paul, какъ нами уже упомянуто выше, состоитъ изъ 34 различныхъ займовъ, заключенныхъ разновременно на различныя надобности и подъ различныя обезпеченія. Эта спеціализація обезпеченія составляетъ третью особенность американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вмѣсто общаго обезпеченія, каждый заемъ,

Разнообразіе облигаціонныхъ капиталовъ.

Спеціализація обезпеченія.

---

1) Von der Leyen, Die Finanz-und Verkehrspolitik der Nordamerikanischen Eisenbahnen, Berlin 1895, S. 84.

2) Paul-Dubois, l. c. p. 91.

3) I. Parseval, Die amerikanischen Eisenbahnen, deren Aktien oder Bonds an deutschen Börsen gehandelt werden, Berlin 1892, S. 17, 26.

выпускаемый американской желѣзнодорожной компаніей, получаетъ спеціальное обезпеченіе: для одного обезпеченіемъ служитъ одна изъ линій, или даже часть ея (Special или division mortgage), для другого—какой-нибудь отдѣльный мостъ или отдѣльный вокзалъ (terminal mortgage), для третьяго—извѣстная часть недвижимости (real estate mortgage) и т. д. [1]). Всѣ эти особенности объясняются самимъ способомъ сооруженія американскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ свою очередь представляющимъ много своеобразнаго и значительно отличающимся отъ практики сооруженія европейскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ большинство американскихъ желѣзныхъ дорогъ проводились по пустыннымъ мѣстностямъ, гдѣ трудно было надѣяться на такое быстрое развитіе движенія, которое могло бы въ ближайшемъ будущемъ окупать расходы на *капитальныя* сооруженія, а съ другой стороны, компаніи въ большинствѣ случаевъ были предоставлены самимъ себѣ и не получали никакой гарантіи или субсидіи извнѣ, то естественнымъ слѣдствіемъ всего этого явилось стремленіе компаній строить свои линіи съ такимъ разсчетомъ, чтобъ онѣ могли стать скоро же доходными. Вмѣсто того, чтобъ дѣлать капитальныя сооруженія и придать строящимся линіямъ законченный и совершенный видъ, компаніи обыкновенно старались строить свои дороги предварительно лишь какъ-нибудь, безъ всякихъ искусственныхъ сооруженій, съ деревянными мостами и станціями, съ легкими рельсами и шпалами, прямо лежащими на землѣ, однимъ словомъ, соблюдая крайнюю экономію, чтобъ возможно менѣе тратить капитала, требующаго оплаты процентовъ. Такую же экономію онѣ соблюдали и въ эксплоатаціи дороги, соразмѣряя расходы по эксплоатаціи съ несложными на первыхъ порахъ потребностями движенія, съ разсчетомъ, чтобы уже съ перваго года расходы эти могли окупаться доходами дороги. По мѣрѣ развитія движенія, компаніи улучшали свои пути, увеличивая подвижной составъ и

Способъ сооруженія американскихъ ж. д.

Постепенность улучшенія.

[1]) Paul-Dubois, l. c. p. 103—106.

штатъ служащихъ, замѣняя легкія временныя постройки капитальными сооруженіями, пока дороги получали тотъ законченный, нормальный видъ, который считается conditio sine qua non для всякаго благоустроеннаго рельсоваго пути. Необходимыя для этого средства компаніи пріобрѣтали путемъ выпуска облигацій, обезпечивая эти облигаціи произведенными на вырученныя деньги новыми сооруженіями [1]). Съ дальнѣйшимъ развитіемъ движенія дороги расширялись и совершенствовались еще болѣе. Къ старымъ линіямъ прибавлялись новыя, съ сооруженіемъ и эксплоатаціей ихъ на первыхъ порахъ на такихъ же примитивныхъ началахъ, какъ старыхъ, и съ такимъ же усовершенствованіемъ ихъ въ послѣдующее время, по мѣрѣ развитія и на нихъ движенія, посредствомъ такого же выпуска облигацій, какъ это практиковалось по отношенію къ первоначальной линіи. Съ дальнѣйшимъ ростомъ компаній, эти отдѣльные разрозненные выпуски облигацій объединялись, консолидировались, замѣнялись новой формой «генеральной ипотеки» (consolidated mortgage или general mortgage или united mortgage [2]), но задолженность компаній на этомъ не останавливалась, облигаціи продолжали по прежнему выпускаться на возраставшія новыя потребности, на увеличеніе подвижнаго состава (equipment bonds), на пріобрѣтеніе участковъ земли для послѣдующаго ихъ отчужденія колонистамъ (Land grant bonds [3]) и т. д.

Консолидація. Одновременно съ этимъ совершался процессъ соединенія маленькихъ линій въ большія желѣзнодорожныя сѣти, превращенія мелкихъ компаній въ могущественныя желѣзнодорожныя общества, владѣющія рельсовыми путями длиною въ цѣлые десятки тысячъ километровъ. Еще въ 1850 г. какая-нибудь линія въ 1500 километровъ, соединявшая Албани съ Буффало, эксплоатировалась не менѣе чѣмъ 12 компаніями [4]). Въ на-

---

[1]) Paul-Dubois, l. c. p. 41—42.
[2]) Paul-Dubois, l. c. p. 107.
[3]) Paul-Dubois, l. c. p. 110 и слѣд.
[4]) Paul-Dubois, l. c. p. 233.

стоящее время американская желѣзнодорожная сѣть, обнимавшая въ 1892/3 г. 176,461 милю, распредѣлена между 1900 компаніями, изъ которыхъ дѣйствительно самостоятельныхъ всего 752, причемъ болѣе половины этой сѣти, именно 98,386 миль, принадлежитъ только 43 обществамъ [1]). Этотъ процессъ такъ называемаго консолидированія американскихъ желѣзныхъ дорогъ (Consolidation) совершался или путемъ слiянія въ тѣсномъ смыслѣ, или путемъ взятія въ аренду большими компаніями сосѣднихъ маленькихъ, или путемъ пріобрѣтенія одной компаніей акцій другихъ компаній для «контроля» надъ ними. Такъ напр. Pennsylvania Railroad Company, которой раньше принадлежали только 822 километра, въ настоящее время владѣетъ 14,000 кил. желѣзнодорожной сѣти, принявъ въ свой составъ цѣлыхъ 200 мелкихъ компаній, Illinois Central Company выстроила всего 1,150 кил., между тѣмъ какъ она теперь владѣетъ сѣтью въ 6,131 кил. [2]) и т. д. «Система» желѣзныхъ дорогъ Вандербильда, до 1880 года состоявшая изъ 10 прежде самостоятельныхъ линій, длиною въ 23,710 миль, съ тѣхъ поръ выросла консолидаціями до 30,748 миль. Система Missouri-Pacific, принадлежавшая Гульду, обнимаетъ 12,267 миль [3]). Капиталъ, необходимый на присоединеніе этихъ линій, путемъ пріобрѣтенія ихъ акцій, собирался опять посредствомъ выпуска облигацій (Collateral trusts bonds), для которыхъ эти акціи служили спеціальнымъ обезпеченіемъ. Такъ напр. Pennsylvania Railroad имѣлъ къ 31 декабря 1893 г. въ своемъ портфелѣ на 117 милл. дол. акцій второстепенныхъ обществъ и другихъ предпріятій, вошедшихъ въ его составъ, т. е. всего на 6 милл. меньше первоначально вложеннаго въ дѣло капитала, а Atchison имѣлъ такихъ акцій на 230 милл. дол., между тѣмъ какъ первоначально вложенный имъ въ дѣло капиталъ не превышалъ 96 милл. дол. [4]).

[1]) Von der Leyen, l. c. S. 84.
[2]) Paul-Dubois, l. c. p. 249.
[3]) И. И. Янжулъ, Промысловые Синдикаты, стр. 193.
[4]) Paul-Dubois, l. c. p. 145.

Изъ сказаннаго выше можно видѣть, какую громадную роль игралъ облигаціонный капиталъ какъ въ самомъ сооруженіи американскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ дальнѣйшемъ ихъ оборудованіи и эксплоатаціи; между тѣмъ именно это и былъ тотъ капиталъ, который, главнымъ образомъ, привлекался извнѣ изъ заграницы. Очевидно, что только благодаря такому преобладанію облигаціоннаго капитала надъ акціонернымъ въ американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ и возможно было привлеченіе иностранныхъ капиталовъ въ эти предпріятія въ значительныхъ размѣрахъ. Весьма даже вѣроятно, что помимо упомянутыхъ выше спеціальныхъ мѣстныхъ причинъ, именно необходимость привлеченія иностранныхъ капиталовъ въ желѣзнодорожныя предпріятія заставила американцевъ предоставить облигаціонному капиталу въ дѣлѣ сооруженія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ такую первенствующую роль. При отсутствіи правительственной гарантіи, составляющей характеристическую особенность американской желѣзнодорожной системы, иностранные капиталисты едва ли бы согласились принимать участіе въ американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ еслибъ это участіе должно было выразиться въ подпискѣ на акціи этихъ предпріятій, никѣмъ не гарантированныя и представляющія собою значительный рискъ. Совсѣмъ другое дѣло подписка на облигаціи, обѣщающія опредѣленный доходъ. Правда, доходъ этотъ ничѣмъ не обезпеченъ, но за то по крайней мѣрѣ обезпечена цѣлость капитала спеціальной ипотекой, лежащей на той или другой части имущества дороги, сообразно спеціальной цѣли, для которой выпущенъ облигаціонный заемъ. Въ случаѣ неуплаты, имущество можетъ быть продано, надъ дорогой можетъ быть учреждена администрація (receivership) и капиталъ владѣльца облигаціи будетъ спасенъ. Самый способъ погашенія облигацій, принятый многими желѣзнодорожными компаніями, въ свою очередь, содѣйствовалъ привлеченію иностранныхъ капиталистовъ къ пріобрѣтенію этихъ облигацій. Въ противоположность англійскимъ желѣзнодорожнымъ займамъ, составляющимъ без-

Причины участія иностр. капиталовъ въ америк. ж.-дорожныхъ предпріятіяхъ.

срочный долгъ, американскіе желѣзнодорожные займы всегда заключались на опредѣленные сроки [1]), причемъ въ благопріятныхъ случаяхъ компаніи выдѣляли изъ своихъ доходовъ особый амортизаціонный фондъ (Sinkings fund), для постепеннаго погашенія облигацій, посредствомъ скупки ихъ еще до срока по биржевой цѣнѣ, благодаря чему курсъ ихъ повышался, и владѣльцы облигацій получали премію на этихъ облигаціяхъ въ видѣ разницы между ихъ подписной цѣною (обыкновенно значительно ниже пари) и ихъ послѣдующей биржевой цѣною (во многихъ случаяхъ выше пари [2]). Съ другой стороны, процессъ сліянія мелкихъ американскихъ желѣзнодорожныхъ компаній въ болѣе крупныя въ свою очередь содѣйствовалъ привлеченію иностранныхъ капиталовъ въ американскія желѣзнодорожныя предпріятія, такъ какъ въ подобныхъ случаяхъ крупныя компаніи, внушающія болѣе довѣрія иностранцамъ, принимали на себя отвѣтственность за долги мелкихъ, вошедшихъ въ ихъ составъ, чѣмъ облегчалась возможность послѣднимъ заключать дальнѣйшіе займы на свои спеціальныя надобности. Такъ напр. Pennsylvania Railroad принялъ на себя отвѣтственность за долги болѣе 20 второстепенныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, вошедшихъ въ его составъ [3]).

Такимъ образомъ, благодаря особеннымъ пріемамъ, практиковавшимся американскими желѣзнодорожными компаніями, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, при сооруженіи желѣзнодорожной сѣти, оказалось возможнымъ участіе въ этихъ сооруженіяхъ иностранныхъ капиталовъ въ весьма значительныхъ размѣрахъ, а результатомъ этого участія въ свою очередь явилась современная американская желѣзнодорожная сѣть,

---

[1]) Walker and Watson, The investors and sharholders guide, Edinburgh 1894, p. 232; Paul-Dubois, l. c. p. 129.

[2]) Paul-Dubois, l. c. p. 132—134.

[3]) Paul-Dubois, l. c. p. 245.

Длина американской жел.-дорожной сѣти.

превосходящая своимъ протяженіемъ (291,362 килом. въ 1895 г.) желѣзнодорожную сѣть всей Европы, при поверхности земли (9.210,000 кв. кил.), почти на 500,000 кв. кил. меньшей европейской (9.698,000 кв. кил.), и при населеніи (72.288,000), въ пять разъ меньшемъ европейскаго (378,625 [1]).

Вопросъ о малой доходности американскихъ жел. дор.

Съ перваго взгляда на такой результатъ можетъ возникать вопросъ, не было ли такое развитіе черезъ-чуръ быстрымъ, не опередило ли оно потребности страны, ростъ ея населенія и развитіе всѣхъ прочихъ факторовъ ея прогреса? Такой вопросъ былъ возбужденъ еще въ 1889 г. барономъ d'Aulnis de Bourouill'емъ въ одномъ изъ его этюдовъ. Ссылаясь на только-что указанный фактъ бо̀льшаго протяженія сѣверо-американской желѣзнодорожной сѣти въ сравненіи съ европейской, имѣвшаго мѣсто уже въ 1886 г., авторъ приводитъ данныя изъ Pour Manual of railroad, изъ которыхъ видно, что за періодъ 1882—1885 гг. американскія желѣзныя дороги выдавали въ среднемъ:

	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.
% по облигаціямъ	4,40	4,59	4,51	4,62
Дивиденды по акціямъ . .	2,91	2,75	2,48	2,02

«Право, это вознагражденіе очень незначительно!» восклицаетъ по этому поводу баронъ de Bourouill и дѣлаетъ выводъ, что американскія желѣзныя дороги опередили ростъ населенія и потребности послѣдняго въ нихъ, вслѣдствіе чего и являются малодоходными [2]).

Въ настоящее время мысль эта, повидимому, можетъ находить себѣ еще больше подтвержденія, съ одной стороны, въ повторяющихся многочисленныхъ случаяхъ прекращенія платежей со стороны американскихъ желѣзнодорожныхъ ком-

---

[1]) Prof. von Juraschek, Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder der Erde, 1897, Frankfurt a/M. S. 83, 87, 88.

[2]) Baron d'Aulnis de Bourouill, Der Zinsfuss, Die Ursachen seines Sinkens und seine nächste Zukunft. въ Conrad's Iahrbücher für Nationalöconomie und Statistik 1889, S. 404.

паній, съ другой стороны — во все болѣе понижающемся размѣрѣ дивиденда, выдаваемаго компаніями акціонерамъ. Такъ, по даннымъ, приводимымъ Von der Leyen'омъ, въ теченіе 1884—1894 гг. 347 желѣзныхъ дорогъ, съ общимъ протяженіемъ въ 81,337 англійскихъ миль и съ капиталомъ въ 4,271 милл. дол., подпали подъ конкурсное управленіе (receivership), а именно:

Число дорогъ, подпавшихъ подъ конкурсное управленіе.

Годы.	Число дорогъ.	Протяженіе.	Капиталъ.
1884	37	11,038	714.755,000
1885	44	8,386	385.460,000
1886	13	1,799	70.346,000
1887	9	1,046	90.318,000
1888	22	3,270	186.814,000
1889	22	3,803	99.664,000
1890	26	2,963	105.007,000
1891	26	2,159	84.479,000
1892	36	10,508	357.692,000
1893	74	29,340	1.781.046,000
1894	38	7,025	395.791,000
	347	81,337	4.271.372,000

Главнымъ образомъ кризисъ разразился въ 1893 г., когда подъ конкурсное управленіе подпало не менѣе 74 желѣзныхъ дорогъ, съ общимъ протяженіемъ въ 29,340 миль (47,237 кил.), между которыми находятся нѣкоторыя даже весьма большія дороги, занимавшія до сихъ поръ выдающееся мѣсто по своему финансовому положенію, каковы: Philadelphia and Reading (3,944 мили), New Iork Lake Erie and Western (1,948 миль), Northern Pacific (4,438 миль), Union Pacific (7,573 мили), Atchison Tapeca and Santa Fe (4,882 мили), San Louis and S. Francisco (1,328 миль [1]).

Цифры доходности америк. жел. дор.

Не болѣе утѣшительную картину представляютъ американскія желѣзныя дороги по цифрѣ своей доходности. Изъ всей

[1]) Von der Leyen, l. c. S. 3.

суммы акціонернаго капитала, затраченнаго на американскія желѣзныя дороги, оказалось:

	Въ 188⁹/₉₀ г.	Въ 189⁰/₁ г.	Въ 189¹/₂ г.	Въ 189²/₃ г.
Безъ дивиденда	67,76%	59,64	60,60	61,24
Съ дивид. отъ 1 до 2%	2,08	1,42	2,76	2,14
» » 2 » 3%	1,50	2,90	2,56	2,76
» » 3 » 4%	2,89	3,57	4,36	1,41
» » 4 » 5%	8,26	9,83	5,54	5,25
» » 5 » 6%	6,69	8,53	6,65	11,62
» » 6 » 7%	6,53	5,11	8,47	5,24
» » 7 » 8%	3,78	4,59	4,44	5,32
» » 8 » 9%	2,40	2,06	2,62	2,57
» » 9 » 10%	0,35	0,49	0,09	0,29
Свыше 10%	1,76	1,86	0,91	2,16 [1])

Преувеличенность толковъ о малодоходности америк. жел. дор.

Полное вознагражденіе облигаціоннаго капитала.

Если, однако, вникнуть болѣе внимательно въ положеніе дѣла, то окажется, что толки о малодоходности американскихъ желѣзныхъ дорогъ и перепроизводствѣ въ ихъ постройкѣ значительно преувеличены. Начать съ того, что собственно облигаціонный капиталъ, помѣщенный въ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, всегда находилъ себѣ, и теперь также находитъ, полное вознагражденіе въ доходности желѣзныхъ дорогъ, которая прежде всего обращается на уплату % по облигаціонному долгу. Самъ Von der Leyen признаетъ, что только 3,94% изъ всего облигаціоннаго капитала въ 1890/1 г. осталось безъ уплаты %, и даже въ послѣдующіе два кризисные года часть облигацій, неоплаченныхъ текущими %, составляла: въ 1891/2 г. 12,5%, а въ 1892/3—10,93% [2]). Но мы уже указали выше, какую громадную роль облигаціонный капиталъ игралъ въ дѣлѣ сооруженія американскихъ желѣзныхъ дорогъ, составляя номинально 55% всего капитала, помѣщеннаго въ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, между тѣмъ какъ

---

[1]) Von der Leyen, l. c. S. 85.

[2]) Von der Leyen, l. c. S. 84.

въ Англіи онъ составляетъ только 26%, притомъ еще съ той разницей, что въ Англіи желѣзнодорожные займы обыкновенно заключались лишь для полученія оборотныхъ средствъ, ужъ послѣ того, какъ дорога была сооружена, между тѣмъ какъ въ Сѣверной Америкѣ займы употреблялись на самую постройку дороги [1]). Но этого мало. На самомъ дѣлѣ можно положительно утверждать, что почти весь капиталъ, положенный въ американскія желѣзныя дороги, составляетъ облигаціонный капиталъ, а акціонерный капиталъ, фигурирующій номинально въ суммѣ свыше 4½ милліардовъ дол., на самомъ дѣлѣ есть фиктивный, никогда не существовавшій, созданный только на бумагѣ, благодаря той системѣ «разбавленія капитала водою» (Watering), которая составляетъ столь характерную особенность американскаго желѣзнодорожнаго дѣла. При отсутствіи всякаго контроля со стороны правительства и при громадной безотвѣтственной власти, предоставленной директорамъ желѣзнодорожныхъ компаній, ни одна почти желѣзнодорожная компанія не обходилась безъ того, чтобы стоящіе во главѣ ея заправилы не обогащались всевозможными способами на счетъ акціонеровъ, показывая въ счетахъ капиталъ, помѣщенный будто бы въ дѣло, но на самомъ дѣлѣ находившійся въ ихъ карманахъ. Эти алчныя стремленія къ наживѣ и дали основаніе системѣ Watering. Первый источникъ Watering заключался въ мошенническомъ выпускѣ акцій и облигацій, выручка которыхъ шла въ карманъ учредителей. Такимъ путемъ напр. пресловутые Fisk и Джэй Гульдъ увеличили съ 1868 до 1872 г. акціонерный капиталъ Erie Railroad съ 17 милл. дол. до 78 милл. Новыя акціи пускали на европейскія биржи, гдѣ не такъ зорко могли слѣдить за ихъ происхожденіемъ. Van Oss разсказываетъ, что въ бытность его въ Америкѣ одинъ изъ его англійскихъ соотечественниковъ поручилъ ему справиться о достоинствѣ нѣкоторыхъ облигацій, унаслѣдованныхъ имъ отъ отца, причемъ

Система „разбавленія капитала водою" (Watering).

Источники Watering.

[1]) Van Oss, l. c. p. 109.

оказалось, что одна изъ облигацій носила наименованіе линіи, вѣроятно, никогда не существовавшей [1]). Самый знаменитый случай Stok Watering, которымъ прославился Вандербильдъ, относится къ New Iork Central and Hudson River Company. Происшедшая въ этомъ случаѣ консолидація 11 обществъ была устроена такимъ образомъ, что въ основаніе принять капиталъ той компаніи, которая давала наибольшій дивидендъ, для всѣхъ же остальныхъ капиталъ былъ увеличенъ отъ 17 до 55% съ номинальнаго фонда: такимъ образомъ, взамѣнъ акціонернаго капитала въ 23.235,600 дол., принадлежавшаго прежнимъ компаніямъ, явилось акцій уже на сумму въ 32.130,000 дол. Не довольствуясь этимъ, Вандербильдъ повторилъ операцію нѣсколько разъ,вмѣстѣ съ успѣхомъ дороги и увеличеніемъ затратъ на ея улучшеніе и проведеніемъ новыхъ путей; въ концѣ концовъ основной капиталъ былъ разведенъ, по американскому выраженію, болѣе чѣмъ 50% чистѣйшей воды, и на каждую милю разсчитано 122,000 дол., тогда какъ она обошлась менѣе, чѣмъ на половину [2]). Второй способъ заключался въ уплатѣ громадныхъ суммъ за постройку, причемъ строителями оказались тѣ же заправилы или ихъ присные. Такъ напр. постройка Pennsylvania Railroad обошлась фактически не болѣе, чѣмъ въ $6^1/_2$ милл. дол., между тѣмъ дорога эта была отдана строительной компаніи, составленной изъ клевретовъ Вандербильда, за 15 милл. дол., акціонерный же и облигаціонный капиталы, затраченные на это компаніей, составляли 40 милл. дол., т. е. на каждый долларъ, дѣйствительно израсходованный, было выпущено 6 дол. въ акціяхъ и облигаціяхъ. Строители Central Pacific начали постройку съ ничтожной суммой въ 159,000 дол. собственнаго капитала, собравъ потомъ для ея довершенія громадную сумму въ 139 милл. дол.; изъ оцѣнки, сдѣланной потомъ правительствен-

---

[1]) Von der Leyen, l. c. S. 96.

[2]) И. И. Янжулъ, l. c. стр. 161.

ной коммисіей, выяснилось, что дѣйствительная стоимость дороги не превышала 58 милл. дол. Третій источникъ Watering, однородный со вторымъ, заключался въ пріобрѣтеніи разной собственности, недвижимой и движимой, по нормальной цѣнѣ, ихъ директорами и близкими, и отчужденіи ими потомъ этой же собственности дорогѣ, по удвоеннымъ и утроеннымъ цѣнамъ. Четвертый источникъ заключался въ пріобрѣтеніи параллельныхъ линій, съ цѣлью уничтожить ихъ конкуренцію, по возвышеннымъ цѣнамъ, и обремененіи такимъ образомъ основного капитала новымъ, значительно «разбавленнымъ» капиталомъ. Пятый источникъ заключался въ разбавленіи облигаціоннаго капитала посредствомъ выпуска облигацій по курсу значительно ниже нарицательной цѣны, съ цѣлью облегчить подписку на нихъ среди публики. Подобный пріемъ, впрочемъ, распространенъ вездѣ, не только въ Америкѣ, но во всякомъ случаѣ онъ не мало содѣйствовалъ тому, что номинальный облигаціонный капиталъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ далеко выше дѣйствительнаго. Наконецъ, шестой источникъ Watering заключался въ выпускѣ такъ называемыхъ дивидендныхъ акцій (Stock dividends) для распредѣленія между акціонерами, вмѣсто выдачи дивиденда наличными деньгами, но, конечно, на гораздо большую нарицательную сумму. Такъ напр. New-Iork Central Railroad Company выдала своимъ акціонерамъ въ 1868 г. дивидендныя акціи въ размѣрѣ 80%, Hudson River Railroad — въ размѣрѣ 85%, Chicago, Burlington and Quincy выдала въ 1880 г. 20% такими акціями, а Atchison, Tapeca and Santa Fe въ 1881 г. 50%. Во многихъ случаяхъ къ этому способу компаніи прибѣгали, съ цѣлью избѣгнуть упрека со стороны американскаго общества въ достиженіи большихъ дивидендовъ, упрека, сопровождавшагося требованіемъ, чтобъ соотвѣтственно съ этимъ компаніи понижали свои тарифы; увеличеніе акціонернаго капитала фиктивными дивидендными акціями предупреждало на будущее время подобные упреки, такъ какъ, вслѣдствіе распредѣленія дивиденда между большимъ числомъ акцій, онъ

долженъ былъ въ результатѣ казаться ниже дѣйствительнаго [1]).

Фиктивность акціонернаго капитала.

Какъ бы то ни было, результатомъ всѣхъ этихъ источниковъ «разбавленія водой» оказалось то, что почти весь акціонерный капиталъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ и даже нѣкоторую часть облигаціоннаго можно считать фиктивными. Въ какой пропорціи произошло это «разбавленіе водой» —съ точностью опредѣлить невозможно, но приблизительныя данныя все таки существуютъ. По даннымъ, приводимымъ Poor'омъ въ его Manual of the railroad of the United States за 1884 г., капиталъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1881 по 1883 г. увеличился на 2,043 милл. дол., въ томъ числѣ 999 милл. составляли акціонерный капиталъ. Весь этотъ капиталъ въ акціяхъ и еще около 200 милл. дол. въ облигаціяхъ Poor считаетъ водою. Другіе изслѣдователи приводятъ слѣдующій разсчетъ. Средняя дѣйствительная стоимость сооруженія американскихъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ 40,000 дол. на милю, между тѣмъ какъ по отчетамъ компаній она выведена въ размѣрѣ, въ среднемъ, отъ 65 до 70 тысячъ дол. на милю. Согласно съ этимъ, существовавшія къ 1 іюля 1893 г. 176,500 миль желѣзныхъ дорогъ, номинально стоившія 10,506 милліоновъ дол., фактически стоили только 7 милліардовъ дол., т. е. $3^1/_2$ милліарда составляли капиталъ фиктивный. Если принять положеніе Poor'a, что дѣйствительные расходы сооруженія были произведены изъ одного только облигаціоннаго капитала, то размѣръ фиктивнаго капитала даже долженъ быть исчисленъ въ 4,669 милл. дол. Нѣкоторые писатели даже считаютъ, что двѣ трети капитала, составляющаго по статистикѣ стоимость сооруженія американской желѣзнодорожной сѣти, представляютъ собою капиталъ фиктивный [2]).

---

[1]) Van Oss, l. c. p. 37—35; Von der Leyen, l. c. S. 26—27.

[2]) Von der Leyen, I. c. S. 27—28; Van Oss, l. c. p. 47.

При такихъ условіяхъ очевидно, что если доходы американскихъ желѣзныхъ дорогъ не оплачиваютъ всего числящагося въ нихъ номинальнаго акціонернаго капитала, то такое явленіе должно считать совершенно естественнымъ, такъ какъ фактически онъ вовсе не былъ положенъ въ нихъ, между тѣмъ какъ дѣйствительно помѣщенный въ нихъ облигаціонный капиталъ ими вполнѣ оплачивается. По вычисленіямъ Van Oss'а, одного изъ лучшихъ знатоковъ американскаго желѣзнодорожнаго дѣла, средній %, уплачиваемый американскими компаніями по ихъ облигаціямъ, достигаетъ 5,67% [1]) Изъ 211 различныхъ видовъ американскихъ желѣзнодорожныхъ облигацій, котирующихся на лондонской биржѣ и сгруппированныхъ Валькеромъ и Ватсономъ, оказывается, что 128 котировались по курсу отъ 100 до 140, несмотря на то, что многія изъ нихъ подлежали выкупу по курсу al pari, 43 по курсу отъ 88 до 100 и 44 по курсу ниже 80, въ томъ числѣ 15 различныхъ income bonds (дивидендныя акціи), которыя въ разсчетъ не могутъ входить, такъ что нѣкотораго сомнительнаго достоинства оказалось только 13% [2]), и то еще надо принимать во вниманіе, что большинство изъ этихъ облигацій съ самого начала были выпущены ниже пари. Изъ данныхъ, публикуемыхъ лондонскимъ «Investor Review» о доходности различныхъ цѣнныхъ бумагъ, Van Oss произвелъ выборку, касающуюся 532 желѣзнодорожныхъ облигацій различныхъ странъ, котирующихся на лондонской биржѣ, изъ которой оказалось, что американскія желѣзнодорожныя облигаціи даютъ наиболѣе высокій %, а именно 15—отъ 3½ до 4%, 39—отъ 4 до 4½%, 42 отъ 4½ до 5%, 25 отъ 5 до 5½%, 10 отъ 5½ до 6%, 8 отъ 6 до 6½% [3]). Если къ этому еще прибавить, что многія американскія желѣзныя дороги даютъ хорошіе дивиденды и по своимъ акціямъ, то можно

Высокая оплата облигаціоннаго капитала.

---

1) Van Oss, l. c. p. 140.
2) Walker and Watson, l. c. p. 230.
3) Van Oss, l. c. p. 144.

положительно утверждать, что американскія желѣзныя дороги являются очень доходными предпріятіями, насколько доходность эта измѣряется суммой прибыли, получаемой на дѣйствительно затраченный въ дѣло капиталъ. Разница между американскими желѣзными дорогами и европейскими заключается только въ томъ, что прибылью послѣднихъ оплачиваются и акціонерный, и облигаціонный капиталы, потому что тамъ оба эти капитала одинаково фактически положены въ дѣло, въ Америкѣ-же прибыль, главнымъ образомъ, оплачиваетъ облигаціонный капиталъ и лишь въ извѣстной части акціонерный, потому что именно облигаціонный капиталъ и есть тотъ, который фактически положенъ въ дѣло, и если сверхъ того многія дороги имѣютъ еще возможность уплачивать дивиденды, то это только показываетъ чрезъ-чуръ выгодное финансовое положеніе этихъ компаній.

Причины частыхъ случаевъ receivership.

Если, несмотря на все это, мы все таки встрѣчаемся съ тѣмъ фактомъ, что многія дороги такъ часто попадаютъ подъ конкурсное управленіе (receivership), то причина этого явленія заключается въ той своеобразной обстановкѣ американскаго желѣзнодорожнаго дѣла, которая была нами уже нѣсколько очерчена выше. Характеристическая черта американскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ уже упомянуто выше, заключается, съ одной стороны, въ совершенной безконтрольности дѣйствій компаній со стороны правительства, а съ другой стороны —въ той неограниченной власти, граничащей съ произволомъ и деспотизмомъ, которая тамъ предоставлена заправиламъ компаній. Право акціонеровъ контролировать дѣйствія своихъ правленій низведено почти до нуля, такъ какъ почти въ каждой компаніи большинство акцій находится въ рукахъ небольшой клики людей, которые и являются заправилами всего дѣла. «Природа, однако, всегда заботится о томъ, говоритъ Van Oss, чтобы всякое зло чѣмъ-нибудь уравновѣшивалось... Точно также, укоренившееся въ системѣ американскаго желѣзнодорожнаго управленія зло находитъ себѣ въ той же системѣ должное противодѣйствіе. Послѣднее заключается въ

тѣхъ преимуществахъ, которыя предоставлены облигаціямъ и которыя защищаютъ ихъ отъ послѣдствій вреднаго управленія, насколько подобная защита возможна со стороны человѣческой предусмотрительности. Американскія желѣзнодорожныя облигаціи лучшаго сорта защищены въ совершенствѣ отъ всякихъ возможныхъ злоупотребленій, и только какое-нибудь крайнее всеобщее бѣдствіе можетъ отразиться на ихъ цѣнности. Вотъ почему онѣ пользуются такимъ предпочтеніемъ и популярностью, какъ объекты помѣщенія капитала, не только въ Америкѣ и въ Англіи, но и въ Голландіи, Германіи, Франціи и Бельгіи» [1]).

Спеціальныя обезпеченія америк. желѣзнодорожныхъ облигацій.

Это преимущество американскихъ желѣзнодорожныхъ облигацій заключается въ томъ спеціальномъ обезпеченіи, которое имъ присваивается самымъ актомъ ихъ выпуска. Въ этомъ отношеніи разница между американскими желѣзнодорожными облигаціями и англійскими, напр., громадная. «Въ Англіи, говоритъ Van Oss, облигація обезпечивается правомъ преимущественнаго требованія, обращеннаго на *доходъ* компаніи. Въ Америкѣ она имѣетъ преимущественное требованіе, не только къ доходу, но и ко всему *имуществу* компаніи, и желѣзнодорожная ипотека лишь въ самыхъ несущественныхъ чертахъ отличается отъ ипотеки на землю или домъ..... Если компанія не платитъ капитала и процента въ условленный срокъ, владѣльцы облигацій могутъ наложить арестъ на имущество дороги; если компанія вздумала уменьшить размѣръ процента, или ввести какія-либо измѣненія въ срокъ уплаты процента или капитала, то владѣльцы облигацій могутъ искать защиты въ судахъ, и такая защита, безъ всякаго сомнѣнія, имъ будетъ оказана» [2]).

Защита интересовъ облигаціонеровъ спеціальными обществами — Trust companies.

Это право владѣльцевъ облигацій отстаивать свои интересы, могло бы, при ихъ разрозненности, обратиться въ пустой звукъ, еслибы осуществленіе его не облегчалось нѣкоторыми другими факторами. Дѣло въ томъ, что облигаціи

[1]) Van Oss, l. c. p. 138.
[2]) Van Oss, l. c. p. 110.

распространяются среди публики главнымъ образомъ чрезъ посредство такъ называемыхъ Trust companies, о которыхъ мы уже имѣли случай говорить, специальность которыхъ состоитъ въ собираніи капиталовъ среди публики и нахожденіи для нихъ выгоднаго помѣщенія. Эти-то Trust companies, какъ уполномоченные своихъ кліентовъ, и являются защитниками владѣльцевъ американскихъ облигацій, въ случаѣ надобности [1]). Въ Англіи, для защиты интересовъ англійскихъ владѣльцевъ американскихъ желѣзно-дорожныхъ цѣнностей, существуетъ спеціальная ассоціація: «English Association of american Bonds and Share Holders» [2]). При такихъ условіяхъ, стоитъ данной компаніи, вслѣдствіе какихъ-либо случайныхъ причинъ, оказаться временно неисправной въ платежѣ процентовъ по облигаціямъ, чтобъ ипотечное право владѣльцевъ послѣднихъ тотчасъ же выступило на сцену. Отсюда тѣ частые случаи Receivership, количество которыхъ съ перваго раза можетъ поражать непосвященнаго наблюдателя, но которые, при болѣе внимательномъ разсмотрѣніи дѣла, должны казаться совершенно въ порядкѣ вещей, такъ какъ большей частью они вовсе не означаютъ дѣйствительнаго банкротства, а только временное замѣшательство въ дѣлахъ, которое при другой обстановкѣ, гдѣ напр. существуетъ гарантія со стороны правительства, совершенно не обращало бы на себя вниманія публики.

Частые случаи receivership большею частію суть слѣдствія лишь временныхъ замѣшательствъ въ дѣлахъ.

Неизбѣжность подобныхъ замѣшательствъ.

Неизбѣжность же подобныхъ временныхъ замѣшательствъ для всякой почти желѣзно-дорожной компаніи вытекаетъ изъ тѣхъ условій перевозки и движенія товаровъ, которыя спеціально свойственны этой странѣ. «Товарное движеніе въ Соединенныхъ Штатахъ, говоритъ Paul-Dubois, имѣетъ ту характеристическую особенность, что оно составляется обыкновенно изъ небольшого числа грузовъ, перевозимыхъ въ громадныхъ количествахъ: это движеніе en gros. Слѣдствіемъ этой характеристической особенности является то, что доходы американ-

---

[1]) Von der Leyen, l. c. S. 23.

[2]) Walker and Watson, l. c. p. 230.

скихъ желѣзно-дорожныхъ компаній болѣе чувствительны, чѣмъ въ любой другой странѣ, къ измѣненіямъ, могущимъ произойти въ производствѣ, потребленіи, или цѣнѣ какого нибудь одного изъ крупныхъ видовъ товаровъ. При появленіи кризиса въ одной какой-нибудь изъ этихъ отраслей производства, желѣзныя дороги должны пострадать еще въ гораздо большей степени, чѣмъ сама промышленность, потому что онѣ еще больше зависимы отъ тарифовъ, чѣмъ первая отъ цѣнъ. Главнымъ регуляторомъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ, элементомъ, играющимъ наиболѣе выдающуюся роль въ экономической жизни американскаго народа, является урожай хлѣбовъ. Если Западъ продастъ Востоку много хлѣба по выгодной цѣнѣ, онъ будетъ въ состояніи пріобрѣтать и отъ него въ то же время много товаровъ, и желѣзныя дороги получатъ вдвойнѣ пользу отъ перевозки. Наоборотъ, плохой урожай въ этой странѣ, не имѣвшей еще времени создать себѣ общественные запасы, представляетъ всеобщее бѣдствіе. Для извѣстныхъ линій это означаетъ полное раззореніе, для всѣхъ же компаній это обозначаетъ значительное уменьшеніе въ доходахъ за эксплоатацію. Нигдѣ плохіе годы и сопровождающіе ихъ кризисы не имѣютъ такого глубокаго и всеобъемлющаго значенія, нигдѣ они не имѣютъ такихъ общихъ пагубныхъ послѣдствій, какъ въ Америкѣ.

«Вторая характеристическая черта товарнаго движенія американскихъ желѣзныхъ дорогъ — это извѣстная спеціализація грузовъ между различными компаніями. Перевозка какъ бы основана на принципѣ раздѣленія труда, обусловливаемаго природой разныхъ товаровъ. Такимъ образомъ, многочисленныя дороги посвятили себя, конечно, не исключительно, но главнымъ образомъ, перевозкѣ какого-либо спеціальнаго товара. Въ восточной Пенсильваніи 6 или 7 компаній присвоили себѣ въ исключительное пользованіе почти всю перевозку антрацита, являясь, вмѣстѣ съ тѣмъ, непосредственными собственниками большинства каменноугольныхъ копей: это такъ называемые Cool roads. На Западѣ группа фермерскихъ до- Спеціализація грузовъ.

рогъ — Granger roads — имѣютъ своей спеціальной задачей перевозку хлѣбовъ; дорога Denver Rio grande — имѣетъ своимъ спеціальнымъ назначеніемъ перевозку серебряной руды въ Колорадо. Наконецъ, даже на магистральныхъ линіяхъ — Trunk lines — нѣкоторые виды товаровъ особенно преобладаютъ въ перевозкѣ. Эта спеціализація въ свою очередь способна только особенно усугублять послѣдствія кризисовъ для тѣхъ компаній, которыя бываютъ ими застигнуты» [1]).

При такихъ условіяхъ, нѣтъ ничего удивительнаго, если вслѣдствіе неурожая или какой-нибудь другой причины, поражающей данную отрасль промышленности, та или другая желѣзнодорожная компанія попадаетъ въ критическое положеніе, послѣдствіемъ котораго является учрежденіе надъ нею администраціи (Receivership). Учащенные случаи подобныхъ администрацій въ 1893 г. въ свою очередь явились только слѣдствіемъ общаго кризиса, поразившаго тогда американскую промышленность. «Желѣзнодорожный кризисъ 1893 г., говоритъ г. Артюръ Раффаловичъ, ничуть не объясняется чрезмѣрностью въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Компаній желѣзныхъ дорогъ нельзя сдѣлать отвѣтственными за общее бѣдствіе, поразившее всю страну: онѣ скорѣе должны считаться его жертвами. Конечно, нельзя отрицать, что онѣ были первыя, которыя пострадали отъ общаго кризиса» [2]).

Темныя стороны америк. жел. дор.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что американскія желѣзныя дороги имѣютъ много въ высшей степени темныхъ сторонъ. Система Watering, описанная нами выше, не мало послужила къ обиранію кармановъ довѣрчивой публики и къ чрезмѣрному обогащенію небольшой кучки людей, разныхъ Гульдовъ, Вандербильдовъ и тому подобныхъ, сосредоточившихъ въ своихъ рукахъ вмѣстѣ съ несмѣтными богатствами огромную власть, давшую имъ возможность диктовать свои законы цѣлой странѣ. Необузданная конкуренція имѣла своимъ по-

---

[1]) Paul-Dubois, l. c. p. 74—76.

[2]) Arthur Raffalovich. Les chemins des fer aux Etats-Unis, въ L'Économiste Français 1894, № 18, p. 553.

слѣдствіемъ затрату многихъ капиталовъ совершенно непроизводительно на постройку параллельныхъ, никому ненужныхъ линій и на веденіе постоянной борьбы между ними, сопровождавшейся многочисленными потерями для обѣихъ сторонъ и въ результатѣ приводившей къ поглощенію мелкихъ предпріятій болѣе крупными и къ образованію могущественныхъ синдикатовъ. Публика отъ этой борьбы мало выигрывала, такъ какъ понижая свои тарифы до минимума и перевозя даже даромъ между конечными станціями, гдѣ конкурирующія линіи скрещивались, компаніи тѣмъ неумолимѣе обирали своихъ кліентовъ на промежуточныхъ разстояніяхъ или линіяхъ, тамъ гдѣ онѣ являлись монополистами и не могли бояться конкуренціи [1]). Такъ, напр., въ маѣ 1878 г. тарифъ за перевозку зерна отъ Чикаго до Филадельфіи составлялъ 13 центовъ, между тѣмъ какъ за перевозку до Питтсбурга, т. е. по разстоянію на половину меньшему, тарифъ подымался до 18 центовъ [2]). Практиковавшаяся система такъ называемой discrimination, состоявшая въ заключеніи тайныхъ договоровъ съ крупными производителями о перевозкѣ ихъ грузовъ по болѣе дешевому тарифу, сравнительно съ соотвѣтственными грузами другихъ производителей, имѣла деморализующее вліяніе на весь ходъ промышленности, покровительствуя однимъ производителямъ въ ущербъ другимъ и вызывая справедливыя сѣтованія во всей странѣ. Такимъ образомъ, извѣстный синдикатъ керосинозаводчиковъ—Standard Oil Company—получилъ въ теченіе 15 мѣсяцевъ скидку на сумму 10 милл. дол. на перевозкѣ его керосина между Кливелендомъ или Питтсбургомъ и портами атлантическаго океана и, благодаря такимъ договорамъ съ различными желѣзнодорожными компаніями, достигъ въ 1875 г. абсолютной монополизаціи въ своихъ рукахъ всего керосина страны [3]). Не менѣе вредное вліяніе оказывали многія желѣзнодорожныя компаніи на моральное состояніе страны,

Система discrimination.

[1]) И. И. Янжулъ, l. c. стр. 193.

[2]) Paul-Dubois, l. c. p. 31.

[3]) Paul-Dubois, l. c, p. 14; Van Oss, l. c. p. 6—7.

вымогая часто террористическими способами у общинъ и графствъ денежныя субсидіи и даровыя уступки земель, угрожая въ противномъ случаѣ провести дорогу въ другомъ направленіи и создать для данной мѣстности новыхъ конкурентовъ [1]), а съ другой стороны—дѣйствуя для той же цѣли путемъ подкуповъ разныхъ лицъ, отъ представителей прессы до народныхъ представителей и губернаторовъ штатовъ включительно [2]).

Полезныя послѣдствія американск. ж. д. для страны.

Но рядомъ съ этими темными сторонами желѣзныя дороги несомнѣнно имѣли очень много полезныхъ послѣдствій для страны. Начать съ того, что онѣ въ высшей степени удешевили перевозку какъ товаровъ, такъ и пассажировъ. Постоянныя войны между желѣзнодорожными компаніями, съ ихъ неизбѣжными послѣдствіями,—низведеніемъ до минимума тарифа на конкурирующихъ разстояніяхъ и чрезмѣрными поборами на монопольныхъ,—съ теченіемъ времени прекратились и мало по малу была выведена также изъ употребленія система discrimination, а въ результатѣ оказалось, рядомъ съ существованіемъ грандіозной желѣзнодорожной сѣти, не имѣющей себѣ равной во всемъ мірѣ и своимъ протяженіемъ превосходящей желѣзнодорожную сѣть всей Европы, крайнее удешевленіе перевозки товаровъ и людей, дающее возможность американцамъ дѣйствительно испытать всѣ безконечно благія выгоды такой сѣти. «Соединенные Штаты, говоритъ Paul-Dubois, есть единственная страна въ мірѣ, гдѣ существуетъ самая дешевая перевозка товаровъ. Сравнивая въ этомъ отношеніи Сѣверо-американскій Союзъ съ Франціей, мы находимъ, что въ среднемъ для всей желѣзнодорожной сѣти Соединенныхъ Штатовъ валовая выручка на тонну-километръ составляетъ 3 сантима, между тѣмъ какъ во Франціи она колеблется (въ 1892 г.) между 4,66 сант. на Сѣверѣ и 6,203 сантима на Югѣ [3]). Стоимость фрахта въ Соединенныхъ Штатахъ, по утвержденію

Удешевленіе перевозки товаровъ и людей.

[1]) Paul-Dubois l. c. p. 29.
[2]) Max Wirth, l. c. S. 341—342.
[3]) Paul-Dubois, l. c. p. 25—26.

Гедли, въ его Railroad Transportation (p. 104), ниже, чѣмъ гдѣ-либо, и въ среднемъ доходила до $1^1/_4$ цен. за тонну-милю, а съ 1884 г. упала даже до $1^1/_8$ цента. Вообще съ 1870 г. тарифъ уменьшился на 50% (собственно на 35%, принимая разницу валютъ), въ отдѣльныхъ же штатахъ было пониженіе ставокъ на желѣзныхъ дорогахъ еще болѣе значительное. Такъ, въ Нью-Іоркѣ съ 1,7 цента на 0,8, а въ Огайо съ 2,4 цента тарифъ спустился на 0,9 цента [1]).

Увеличеніе размѣровъ движенія.

Рядомъ съ удешевленіемъ цѣны перевозки произошло чрезвычайное увеличеніе размѣровъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ. «Съ 1880 г. по 1890 г., говоритъ Paul-Dubois, населеніе Соединенныхъ Штатовъ увеличилось на 24%, національное богатство, движимое и недвижимое, на 49%, движеніе на желѣзныхъ дорогахъ шло еще болѣе быстрымъ шагомъ впередъ. Съ 1882 до 1892 г. пассажирское движеніе почти удвоилось, увеличившись съ 7.688.468,538 пассажиро-миль до 13.697.343,804 пассажиро-миль, товарное же движеніе увеличилось еще болѣе, чѣмъ вдвое, поднявшись съ 39.202.209,249 тонно-миль до 84.448.197,130 тонно-миль. Выгоды, полученныя компаніями отъ такого развитія движенія, отчасти уравновѣшивались производившимися постройками новыхъ линій. Желѣзно-дорожная сѣть Соединенныхъ Штатовъ въ тотъ же самый 10-лѣтній періодъ 1882—1892 г. увеличилась съ 95,752 миль до 170,607 м., такъ что число пассажировъ, пропорціонально всему протяженію, осталось то же самое, а количество тоннъ, пропорціонально всему разстоянію, увеличилось лишь на 6,3%. Такимъ образомъ, увеличеніе сѣти почти уравновѣшивало увеличеніе движенія» [2]).

Развитіе народной промышленности и сельскаго хозяйства.

Не менѣе громадное вліяніе имѣли американскія желѣзныя дороги на развитіе народной промышленности и сельскаго хозяйства. Каждая желѣзная дорога по самому существу своему имѣетъ свойство поднять производительныя силы дан-

[1]) И. И. Янжулъ, l. c., стр. 148—149.

[2]) Paul-Dubois, l. c. p. 77—78.

ной мѣстности, открывая сбытъ мѣстнымъ произведеніямъ, которыя безъ такого сбыта оставались бы совершенно втунѣ, вызывая къ жизни новыя отрасли производства, вслѣдствіе доставленія возможности получать легко и скоро необходимый сырой матеріалъ, наконецъ, создавая множество побочныхъ занятій и заработковъ, связанныхъ съ самимъ процессомъ перевозки. Американскія желѣзныя дороги, однако, пошли въ этомъ направленіи еще дальше, включивъ *непосредственно* въ сферу своей дѣятельности многія отрасли промышленности, торговли и сельскаго хозяйства, которыя, благодаря сосредоточенію въ ихъ рукахъ большихъ капиталовъ, получили особенное развитіе. Такъ, напр., на Западѣ желѣзно-дорожныя компаніи находятся въ тѣсной связи съ мѣстными обществами меліораціи земель, имѣющими своей задачей обращать непочатыя еще земли въ пахатныя поля, луга и т. д. и придавать имъ производительное назначеніе. Въ каменно-угольныхъ бассейнахъ и мѣстностяхъ, богатыхъ разными минералами, какъ напр. Пенсильваніи, желѣзно-дорожныя компаніи являются собственниками большинства каменно-угольныхъ копей, желѣзныхъ рудъ и т. д., владѣя многочисленными металлургическими заводами, доменными печами и пр. Во многихъ мѣстахъ компаніи имѣютъ свои доки, элеваторы, скотопригонные дворы, на озерахъ они держатъ свое пароходство и т. д. [1]). Согласно одному изъ послѣднихъ отчетовъ Interstate Commerce Commission, изъ 532 милл. дол. валового дохода американскихъ желѣзныхъ дорогъ 141 милл., или свыше 30%, получались ими отъ постороннихъ источниковъ. [2]). Въ настоящее время одно только число лицъ, непосредственно занятыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, достигаетъ цифры 900,000 [3]), а что сказать о количествѣ людей, находящихъ себѣ занятіе въ побочныхъ промыслахъ, созданныхъ желѣзными дорогами, или, наконецъ, о той громадной арміи, которая нашла себѣ занятіе

---

[1]) Paul-Dubois, l. c. p. 143—144.

[2]) И. И. Янжулъ, l. c. стр. 156.

[3]) Paul-Dubois, l. c. p. 151.

во время самой постройки этой безпримѣрной желѣзно-дорожной сѣти!

Сравненіе полезныхъ и вредныхъ сторонъ.

Таковы въ существенныхъ чертахъ полезныя послѣдствія, которыя имѣли американскія желѣзныя дороги для экономическаго развитія страны. Сравнивая же эти полезныя послѣдствія съ указанными выше темными сторонами, мы видимъ, что въ то время, какъ виною послѣднихъ являются специфическія условія американской жизни и характеристическія свойства американскаго народа, существованіе первыхъ слѣдуетъ приписать самому существованію желѣзныхъ дорогъ, какъ таковыхъ, и тому приливу иностраннаго капитала, который далъ возможность къ ихъ сооруженію и эксплоатаціи. При иныхъ условіяхъ политической и общественной жизни, при иныхъ свойствахъ народнаго характера, при существованіи большаго контроля со стороны правительства, быть можетъ этихъ темныхъ сторонъ можно было бы избѣгать, зато самое сооруженіе этой гигантской сѣти, въ ея нынѣшнихъ размѣрахъ, было бы не мыслимо, еслибъ на помощь не явился иностранный капиталъ, съ его дешевизной и съ тѣми умѣренными требованіями, которыя онъ предъявлялъ относительно размѣровъ своего вознагражденія. Процессъ сооруженія американской желѣзно-дорожной сѣти несомнѣнно имѣлъ очень много ненормальнаго, болѣзненнаго, много было затрачено лишнихъ капиталовъ, много было совершено злоупотребленій, много было принесено жертвъ, многіе при этомъ непомѣрно обогащались насчетъ гибели и раззоренія другихъ, но во всѣхъ этихъ ненормальностяхъ и злоупотребленіяхъ иностранные капиталы не причемъ; наоборотъ, если были потерпѣвшіе въ этомъ длинномъ болѣзненномъ процессѣ, то именно иностранные капиталисты, несшіе очень часто чувствительныя потери, въ то время какъ чистокровные янки, американскіе желѣзнодорожные короли, наживали милліоны. Можно положительно утверждать, что не будь употреблено въ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ ни одной копѣйки иностраннаго капитала, эти злоупотребленія и неурядицы существовали бы въ немень-

шемъ размѣрѣ, чѣмъ теперь; но зато можно съ той же достовѣрностью утверждать, что не будь иностранныхъ капиталовъ, американская желѣзно-дорожная сѣть не имѣла бы и половины того протяженія, которое она имѣетъ теперь, не было бы и помину о тѣхъ грандіозныхъ размѣрахъ американскаго товарнаго и пассажирскаго движенія, какихъ мы являемся свидѣтелями въ настоящее время, при несравнимой ни съ какою другой страной дешевизнѣ этого движенія, и уже нечего говорить о томъ, что не было бы того могучаго подъема народнаго благосостоянія, того небывалаго развитія торговли и промышленности, которые являются непосредственнымъ результатомъ существованія этой грандіозной сѣти.

Участіе иностран. капиталовъ въ другихъ отрасляхъ америк. промышленности.

Мы не имѣемъ возможности прослѣдить участіе иностранныхъ капиталовъ и результаты этого участія въ другихъ отрасляхъ американской промышленности, помимо желѣзнодорожной. При громадномъ развитіи американской промышленности, при безконечномъ многообразіи разныхъ ея отраслей — это вещь невозможная, немыслимая. Многочисленныя свидѣтельства, однако, указываютъ на то, что приливъ иностранныхъ капиталовъ, преимущественно англійскихъ, въ Соединенные Штаты для участія въ самыхъ разнообразныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ продолжается и по сіе время съ непреодолимой силой. Нѣкоторое представленіе объ этомъ движеніи могутъ дать нижеприведенныя данныя о приливѣ иностранныхъ капиталовъ въ Соединенные Штаты въ теченіе одного года, или даже, правильнѣе говоря, въ теченіе 7—8 мѣсяцевъ второй половины 1889 и начала 1890 года, собранныя нами изъ вѣнской торгово-промышленной газеты «Handels-Museum» за тѣ же годы. Изъ этихъ данныхъ оказывается, что въ теченіе этого времени участіе иностранныхъ, преимущественно англійскихъ, капиталовъ въ различныхъ отрасляхъ американской промышленности, выразилось въ основаніи слѣдующихъ предпріятій:

1) *Въ мукомольной промышленности и торговлѣ зерномъ.* Въ штатѣ Миннеаполисѣ синдикатомъ англійскихъ капиталистовъ пріобрѣтены всѣ почти крупныя мельницы, равно главные источники водяныхъ силъ, а также важнѣйшіе элеваторы. Затраченный синдикатомъ на эти предпріятія капиталъ простирается отъ 34 до 42 милл. марокъ. Производительность однихъ только мельницъ достигаетъ 22,000 бочекъ муки въ день [1]). Другой синдикатъ «London Investment C°» закупилъ въ С.-Луи всѣ находящіеся тамъ элеваторы, принадлежавшіе раньше мѣстной компаніи [2]). Хлѣбные элеваторы въ Чикаго, съ подъемоспособностью въ $6^1/_2$ милл. бушелей, въ свою очередь пріобрѣтены англійской компаніей «City of Chicago Elevators C°»; то же самое слѣдуетъ сказать о мельницахъ и хлѣбныхъ элеваторахъ въ Мильвокэ, въ штатѣ Висконсинѣ [3]). Въ С. Діего въ Калифорніи англійскими капиталистами пріобрѣтены водяныя мельницы на сумму въ 1.400,000 дол. [4]).

2) *Въ горнозаводской промышленности.* Въ штатѣ Кентукки, недалеко отъ города Кумберлэнда, нѣсколько англійскихъ компаній принялись за постройку цѣлаго горнозаводскаго города подъ именемъ Middlesborough, съ сооруженіемъ въ немъ разныхъ стале-литейныхъ и металлургическихъ заводовъ, для каковой цѣли закуплено 60,000 акровъ богатой рудою земли. Общій капиталъ предпріятій простирается до 10 милл. дол. [5]). Въ Клевелендѣ, въ штатѣ Огайо, желѣзодѣлательные заводы «Otis Iron and Steel C°» пріобрѣтены англійскими капиталистами за $4^1/_2$ милл. дол. [6]). Для эксплоатаціи каменноугольныхъ копей и желѣзныхъ рудъ въ Пенсильваніи образовался синдикатъ изъ разныхъ европейскихъ

1) Handels-Museum 1889, S. 512.
2) Ibid. S. 834.
3) Ibid. S. 866.
4) Ibid. S. 636.
5) Ibid. S. 483.
6) Ibid. S. 519.

капиталистовъ, съ капиталомъ въ 2 милл. дол., подъ названіемъ Central Pennsylvania Land and Railroad C° [1]). За принадлежащіе Джону Бассу въ штатахъ Индіанѣ, Миннезотѣ и Чикаго заводы для постройки вагонныхъ колесъ и локомотивовъ англійскими капиталистами предложено 2¾ милл. дол. [2]).

3) *Въ кожевенной промышленности.* Изъ 22 фабрикъ въ Newark'ѣ, въ штатѣ Нью-Іоркѣ, 14 перешли въ руки англичанъ [3]). Для соединенія всего кожевеннаго производства Соединенныхъ Штатовъ въ однѣ руки образовался синдикатъ англійскихъ капиталистовъ, который, располагая фондомъ въ 50 милл. дол., на первыхъ порахъ успѣлъ пріобрѣсть 23 фабрики, затративъ на это около 10 милл. дол. [4]).

4) *Въ производствѣ парусннаго полотна.* Въ Бальтиморѣ образовался синдикатъ американскихъ и англійскихъ капиталистовъ, поставившій себѣ задачей сосредоточить въ своихъ рукахъ все производство парусннаго полотна въ Соединенныхъ Штатахъ. Капиталъ синдиката простирается до 18 милл. дол. [5]).

5) *Въ производствѣ аптечныхъ товаровъ.* Существовавшая въ Рочестерѣ, въ штатѣ Нью - Іоркѣ, громадная фабрика аптечныхъ товаровъ пріобрѣтена англичанами за 5 милл. дол. [6]). Синдикатъ лондонскихъ капиталистовъ, съ капиталомъ въ 8—9 милл. дол., вступилъ въ переговоры съ владѣльцами 4 самыхъ крупныхъ заведеній минеральныхъ водъ, сироповъ и экстрактовъ въ Соединенныхъ Штатахъ, съ цѣлью пріобрѣтенія этихъ заведеній, ассигновавъ на это 5 милл. дол. [7]).

---

[1]) Ibid. S. 551.
[2]) Ibid. S. 783.
[3]) Ibid. S. 551.
[4]) Ibid. S. 636.
[5]) Ibid. S. 910.
[6]) Ibid. S. 866.
[7]) Handels-Museum 1890, S. 313.

6) *Въ производствѣ часовъ.* Владѣльцы часовой фабрики въ Эльгинѣ, въ штатѣ Иллинойсѣ, Elgin Watch C° получили предложеніе отъ англичанъ продать имъ свои фабрики за 8 милл. дол. [1]).

7) *Въ гончарномъ производствѣ.* Многочисленные гончарные заводы въ Трентонѣ, въ штатѣ Нью-Іоркѣ, куплены англичанами за $1^1/_2$ милл. дол.; въ Эстъ-Ливерпулѣ въ Огайо 11 гончарныхъ заводовъ перешло въ руки англійскаго синдиката за $3^1/_2$ милл. дол. [2]).

8) *Въ консервированіи устрицъ и фруктовъ.* Въ Бальтиморѣ синдикатъ англійскихъ капиталистовъ поставилъ себѣ задачей сосредоточить въ своихъ рукахъ всѣ фабрики консервированія устрицъ и фруктовъ. 95% всѣхъ мѣстныхъ фабрикъ, стоимостью отъ 15 до 20 милл. дол., перешло въ ихъ руки [3]).

9) *Въ пароходствѣ.* Въ Буффало въ Нью-Іоркѣ англійскимъ синдикатомъ пріобрѣтены 7 пароходовъ компаніи «Red Stock Line» [4]).

10) *Въ пивовареніи.* Большой пивоваренный заводъ въ Буффало, съ ежегоднымъ производствомъ въ 110,000 бочекъ пива, пріобрѣтенъ синдикатомъ англійскихъ капиталистовъ за 280,000 дол. Изъ 6 большихъ пивоваренныхъ заводовъ въ Патерсонѣ 5 пріобрѣтено англійскимъ синдикатомъ за 2.380,000 дол. [5]). Другіе пивоваренные заводы, купленные англійскими капиталистами въ разныхъ мѣстностяхъ Союза, представляютъ стоимость въ 8.116,000 дол. Въ Чикаго, сверхъ того, пріобрѣтено англичанами нѣсколько пивоваренныхъ заводовъ на сумму 3 милл. дол. [6]). Въ С. Луи пріобрѣтено англійскимъ синдикатомъ «City of London Contract C°» 18 пивоваренныхъ за-

---

[1]) Handels-Museum 1889, S. 866.
[2]) Handels-Museum 1890, S. 162.
[3]) Ibid. S. 313.
[4]) Ibid. S. 162.
[5]) Ibid. 1889, S. 535.
[6]) Ibid. S. 607.

водовъ на сумму 12 милл. дол. [1]). Дальнѣйшая закупка англичанами пивоваренныхъ заводовъ простирается на сумму 3.350,000 дол. [2]). Въ Нью-Орлеанѣ англичанами пріобрѣтено пивоваренныхъ заводовъ на сумму 2.325,000 дол. [3]). Въ Кливелендѣ пріобрѣтено 6 пивоваренныхъ заводовъ на сумму 975,000 дол. [4]).

Одинаковое вліяніе иностранныхъ и туземныхъ капиталовъ.

Само собою разумѣется, что нѣтъ никакой возможности прослѣдить то вліяніе, какое имѣло указанное участіе иностранныхъ капиталовъ въ разнообразныхъ отрасляхъ американской промышленности на экономическое благосостояніе страны. Національное богатство Соединенныхъ Штатовъ выросло теперь въ такіе грандіозные размѣры, промышленность ихъ достигла такого разнообразія и пестроты, капиталы находятся въ странѣ въ такомъ изобиліи, что иностранные капиталы, какъ *таковые*, какъ бы значителенъ ни былъ ихъ приливъ, не могутъ уже давать себя чувствовать въ какой либо особенной формѣ, теряясь по необходимости въ общей массѣ національныхъ капиталовъ, сливаясь и ассимилируясь съ ними въ совмѣстномъ и одинаковомъ воздѣйствіи на тѣ или другія отрасли народнаго хозяйства. Вникая, напр., хотя бы въ данныя, приведенныя выше, мы видимъ, что основная черта всѣхъ приливающихъ въ Америку въ послѣднее время новыхъ

Синдикатская организація.

капиталовъ заключается въ стремленіи синдикатизировать тѣ отрасли промышленности, въ которыхъ капиталы эти ищутъ помѣщенія. Но тенденція эта проявляется упомянутыми капиталами, не какъ иностранными, а какъ промышленными капиталами вообще, вездѣ и всюду стремящимися теперь къ синдикатской организаціи. «Объединеніе промышленниковъ-предпринимателей, говоритъ новѣйшій русскій изслѣдователь этого вопроса, А. Н. Гурьевъ, съ каждымъ днемъ получаетъ все

---

1) Ibid. S. 866.
2) Ibid. S. 887.
3) Ibid. S. 910.
4) Ibid. 1890, S. 162.

большее и большее распространеніе; произвольное регулированіе производства въ интересахъ предпринимателей захватываетъ все большее и большее число промышленныхъ отраслей, и, судя по этой стремительности процесса, можно съ увѣренностью полагать, что въ самомъ непродолжительномъ времени все промышленное производство, по крайней мѣрѣ въ главнѣйшихъ своихъ отрасляхъ, вступитъ въ новую фазу организаціи на началахъ синдикатскаго объединенія предпріятій. Уже и въ настоящее время синдикатская организація охватила такой широкій кругъ товарнаго производства, о которомъ едва ли даже подозрѣваютъ люди, не занимавшіеся спеціальнымъ изученіемъ этого предмета. Достаточно указать, напр., на Германію, гдѣ возникло уже около 350 синдикатовъ, изъ которыхъ около 250 продолжаютъ свое существованіе» [1]). Тѣмъ болѣе должно считать естественною синдикатскую организацію иностранныхъ капиталовъ въ Сѣверной Америкѣ, которая есть сама родина промышленныхъ синдикатовъ. Будучи перенесены на американскую почву, иностранные капиталы, по естественному ходу вещей, обнаруживаютъ лишь тѣ тенденціи въ организаціи промышленности, какія господствуютъ въ этой странѣ и какія существуютъ помимо прилива иностранныхъ капиталовъ. То же самое слѣдуетъ сказать и о всѣхъ другихъ проявленіяхъ воздѣйствія капитала на тѣ или другія стороны народнаго хозяйства. Вмѣсто дифференціаціи, здѣсь можно говорить только объ ассимиляціи и гармоніи. Поэтому, когда рѣчь идетъ о вліяніи иностранныхъ капиталовъ въ примѣненіи къ такой странѣ, какъ Соединенные Штаты, при *нынѣшней стадіи ихъ развитія*, то вопросъ сводится не къ тому, чтобъ узнать, въ чемъ заключается *различіе* между иностранными и національными капиталами въ ихъ вліяніи на народное благосостояніе, а наоборотъ, въ чемъ заключается ихъ *сходство*, или вѣрнѣе говоря, каковы результаты развитія туземнаго промышленнаго капитала, *уве-*

---

[1]) А. Гурьевъ. Промышленные синдикаты. Выпускъ I. Спб. 1898, стр. 1 предисловія.

личеннаго и усиленнаго приливомъ иностранныхъ капиталовъ? Но само собою разумѣется, что изслѣдованіе этихъ результатовъ во всей ихъ совокупности составляетъ такую широкую тему, которая выходитъ далеко за предѣлы нашей задачи. Мы поэтому ограничимся лишь перечисленіемъ нѣкоторыхъ изъ этихъ результатовъ, исходя изъ того положенія, что результаты эти косвеннымъ образомъ свидѣтельствуютъ также о той роли, которую играли въ хозяйственномъ развитіи страны и иностранные капиталы.

Ростъ промышленнаго капитала и промышленнаго производства въ Соедин. Штатахъ.

Какъ извѣстно, въ Соединенныхъ Штатахъ каждыя 10 лѣтъ производится оффиціальная перепись (Census), обнимающая самыя разнообразныя стороны національной и экономической жизни страны, представляющая точныя данныя о движеніи населенія, о состояніи земледѣлія, промышленности и торговли, о величинѣ заработковъ и т. д. И вотъ, сравнивая результаты переписи 1860 и 1890 гг., мы видимъ слѣдующее. Въ теченіе 30 лѣтъ капиталъ, помѣщенный въ мануфактурно-фабричной промышленности, увеличился съ 1,010 милл. дол. до 6,525 милл. дол. или на 546%, годичное производство этой промышленности возросло съ 1,886 милл. дол. до 9,372 милл. дол. или на 397%, составляя на каждую душу населенія 149 дол. Если къ этому прибавить годичное производство горнозаводской промышленности, составляющее 587 милл. дол., годичное производство сельскаго хозяйства, достигающее 2,460 милл. дол. и годичное производство рыбнаго промысла въ 44 милл. дол., то получается общая сумма въ 12,464 милл. дол., составляющая 198 дол. на каждую душу населенія. Этотъ громадный ростъ промышленности выразился, съ одной стороны, въ экстенсивномъ ея распространеніи все далѣе и далѣе къ Западу, между тѣмъ какъ раньше она была сосредоточена преимущественно въ штатахъ Новой Англіи, а съ другой стороны — въ болѣе интенсивномъ ея развитіи, въ увеличеніи производительности фабрикъ, вслѣдствіе перехода къ крупному производству. Въ частности, въ производствѣ мануфактурныхъ издѣлій изъ волокнистыхъ веществъ прогрессъ этотъ выразился

увеличеніемъ капитала, помѣщеннаго въ этомъ производствѣ, съ 150 милл. дол. въ 1860 г. до 740 милл. дол. въ 1890 г. или на 393%, и увеличеніемъ стоимости самого производства съ 215 милл. дол. до 722 милл. дол. или на 236%. Изъ многочисленныхъ отраслей этого производства первое мѣсто принадлежитъ хлопчатобумажной промышленности. Въ теченіе 30 лѣтъ капиталъ, помѣщенный въ этой отрасли промышленности, съ 98,5 милл. дол. возросъ до 354 милл. дол. или на 259%, производство увеличилось съ 115,7 милл. дол. до 268 милл. дол. или на 132%, число фабрикъ съ 1,091 уменьшилось до 905, но средняя производительность каждой фабрики возросла съ 106,033 дол. до 296,112 дол. или на 179%, а среднее число веретенъ съ 4,799 до 15,677 или на 227%. То же самое слѣдуетъ сказать о шерстяной мануфактурѣ, капиталъ которой увеличился съ 39 милл. дол. до 246 милл. дол. или на 533%, годичное производство съ 73,4 милл. дол. до 270,5 милл. дол., число станковъ съ 16,075 до 69,658, число веретенъ съ 639,700 до 2.793,147, средняя производительность фабрикъ съ 49,766 дол. до 159,792 дол. Въ шелковой мануфактурѣ капиталъ увеличился съ 2,9 милл. дол. до 52 милл. дол., годичное производство съ 6,6 милл. дол. до 87 милл. дол. Заведенія для изготовленія платьевъ возросли съ 3,968 до 19,882, помѣщенный въ нихъ капиталъ съ 26,3 милл. дол. до 203,8 милл. дол., годичное производство съ 80,7 милл. дол. до 446 милл. дол. Заведенія сапожнаго и башмачнаго мастерства возросли съ 12,487 до 23,684, капиталъ, помѣщенный въ нихъ, съ 23,3 милл. дол. до 118 милл. дол., годичное производство съ 92 милл. дол. до 280 милл. дол. Капиталъ для обработки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ увеличился съ 105 милл. дол. до 525 милл. дол., годичное производство съ 323 милл. дол. до 1,647 милл. дол., число заведеній съ 16,956 до 41,608. Производство одного только печенаго хлѣба и разныхъ другихъ печеній возросло съ 17 милл. дол. до 128 милл. дол. Капиталъ, помѣщенный въ мукомольной промышленности, возросъ съ 85 милл.

дол. до 208 милл. дол., годичное производство съ 248 милл. дол. до 514 милл. дол. Хотя количество мельницъ за 30-лѣтній періодъ увеличилось на 4,602, однако общая тенденція заключалась въ концентраціи производства въ меньшемъ количествѣ мельницъ, съ большей производительностью. Такъ, за 10-лѣтній періодъ 1880—1890 гг. число мельницъ уменьшилось съ 24,338 до 18,470, между тѣмъ какъ средняя годичная производительность мельницъ увеличилась съ 20,757 дол. до 27,827 дол., а ежедневный перемолъ съ 194 бушелей до 298. Все это относится къ мелкимъ сельско-хозяйственнымъ мельницамъ. Въ болѣе крупныхъ мельницахъ среднее количество капитала, помѣщеннаго въ каждой мельницѣ, составляло 431,490 дол., а среднее годичное производство 1.228,320 дол. Капиталъ, помѣщенный въ скотобойномъ промыслѣ, увеличился въ теченіе 20 лѣтъ 1870—1890 гг. съ 22 милл. дол. до 117 милл. дол., производство съ 62 милл. дол. до 562 милл. дол., число заведеній съ 259 до 1,118. Въ 1870 г. было 1,313 фабрикъ для производства сыра, съ годичнымъ производствомъ въ 109 милл. фунтовъ, на сумму 17 милл. дол.; въ 1890 г. число фабрикъ возросло до 4,552, производство сыра до 238 милл. фунтовъ и производство масла до 181 милл. фун., стоимость этихъ продуктовъ до 61 милл. дол. Капиталъ, помѣщенный въ желѣзодѣлательной и сталелитейной промышленности, увеличился съ 40 милл. дол. въ 1860 г., до 414 милл. дол. въ 1890 г., годовое производство съ 57 милл. долл. до 479 милл. дол. Среднее производство завода въ 1870 г. составляло 256,446 дол., въ 1890 г.—665,768 дол. Увеличеніе количества производства шло параллельно съ уменьшеніемъ цѣны издѣлій. Между тѣмъ какъ цѣнность продукта увеличилась съ 207 милл. дол. въ 1870 г. до 296 милл. дол. въ 1880 г. или на 43%, количество продукта увеличилось на 99%. Въ теченіе 10-лѣтняго періода 1880—1890 гг. цѣнность продукта увеличилась съ 296 милл. дол. до 479 милл. дол. или на 61%, между тѣмъ какъ количество тоннъ увеличилось на 151%. Производство кокса, бывшее въ 1860 г. совершенно незначи-

тельнымъ, достигло въ 1890 г. 16 милл. дол., количество капитала, помѣщеннаго въ этой отрасли промышленности,—17 милл. дол., число заводовъ—218. Въ теченіе 10 лѣтъ 1880—1890 гг. капиталъ увеличился на 266%, а производство на 208%. Производство керосина въ теченіе 10-лѣтняго періода 1880—1890 гг. увеличилось съ 43 милл. дол. до 85 милл. долл., количество помѣщеннаго въ этой отрасли промышленности капитала—съ 27 милл. дол. до 77 милл. дол., число заводовъ съ 86 до 94. Наконецъ въ типографской и издательской промышленности, обнимающей собою изданіе газетъ, журналовъ и книгъ, а также другія типографскія работы, количество предпріятій возросло съ 1,666 въ 1860 г. до 16,566 въ 1890 г., количество помѣщеннаго въ нихъ капитала съ 20 милл. дол. до 195 милл. дол., годовое производство съ 31 милл. дол. до 275 милл. дол. Общее количество изданій въ этомъ году было 17,616, изъ которыхъ 14,901 для обращенія въ публикѣ, съ общимъ количествомъ выпусковъ въ 69.138,934 и съ общимъ количествомъ экземпляровъ въ 4.681,113,530.

Вліяніе на рабочую плату и общее благосостояніе населенія.

Одновременно съ ростомъ капитала, ростомъ производства и уменьшеніемъ цѣнности продукта, увеличились и число рабочихъ рукъ, занятыхъ въ различныхъ отрасляхъ промышленности, и общая сумма ихъ заработковъ, равно какъ и средній годичный заработокъ каждаго рабочаго и служащаго въ отдѣльности. Число лицъ занятыхъ въ различныхъ отрасляхъ промышленности, съ 957,059 въ 1850 г. увеличилось до 4.712,622 въ 1890 г., сумма заработковъ съ 237 милл. дол. до 2,283 милл. дол. Такъ какъ въ перепись 1890 г. вошли нѣкоторыя отрасли промышленности, о которыхъ перепись 1850 г. не содержитъ данныхъ, то сдѣлавъ для точности сравненія необходимыя отчисленія, оказывается, что въ 1890 г. число лицъ, занятыхъ промышленностью, достигло цифры 4.286,523, а общая сумма заработковъ—1,911 милл. дол., т. е. въ первомъ случаѣ увеличеніе произошло на 348%, а во второмъ—на 707%. Въ теченіе того же періода средній годовой заработокъ рабочаго уве-

личился съ 247 дол. до 446 дол., т. е. на 80%. Что касается числа лицъ, занятыхъ въ разныхъ отрасляхъ промышленности въ качествѣ служащихъ, конторщиковъ, управляющихъ и т. д., то оно достигало цифры 461,009 или 9% общаго числа лицъ, занятыхъ промышленностью, общая сумма годоваго ихъ заработка—392 милл. дол., средній годовой заработокъ каждаго лица 850 дол. Вмѣстѣ съ тѣмъ цѣны предметовъ потребленія въ *общей сложности* понизились, такъ что увеличеніе заработковъ произошло не фиктивное, а дѣйствительное [1]).

Мы не будемъ останавливаться на другихъ деталяхъ, иллюстрирующихъ вліяніе, какое имѣло развитіе американской промышленности на благосостояніе страны, выразившееся въ увеличеніи заработковъ, въ возвышеніи уровня потребностей, въ распространеніи комфорта въ самыхъ низшихъ слояхъ населенія, въ удешевленіи до крайности издѣлій фабричной промышленности, сдѣлавшемъ ихъ доступными каждому и т. д. и т. д. Интересующихся подробно всѣми этими результатами мы отсылаемъ къ замѣчательному изслѣдованію извѣстнаго спеціалиста по общественной статистикѣ Соединенныхъ Штатовъ, предсѣдателя департамента труда въ Вашингтонѣ, почетнаго члена русской Императорской академіи наукъ, Каролля Райта,—«о промышленномъ развитіи Соединенныхъ Штатовъ», изъ котораго мы заимствовали приведенныя данныя. Но мы думаемъ, что и этихъ приведенныхъ данныхъ достаточно, чтобы дать представленіе о ростѣ промышленнаго капитала въ Соединенныхъ штатахъ и о результатахъ этого поразительнаго и быстраго роста для страны, роста, которымъ Соединенные Штаты, безъ всякаго сомнѣнія, въ значительной степени обязаны приливу иностранныхъ капиталовъ.

---

[1]) См. Carrol D. Wright. The industrial evolution of the United States, New-York 1895, p. 159—231.

Общіе выводы о вліяніи иностр. капиталовъ на экономическое развитіе Соед. Штатовъ.

Изложенныя въ настоящей главѣ данныя о ходѣ промышленнаго развитія Соединенныхъ Штатовъ и о роли, какую играли въ этомъ развитіи иностранные капиталы, могутъ быть вкратцѣ резюмированы въ слѣдующихъ положеніяхъ:

1) Въ самую раннюю пору утвержденія своей политической и экономической самостоятельности, Соединенные Штаты обнаружили крайнюю нетерпимость къ приливу иностранныхъ капиталовъ, главнымъ образомъ англійскихъ, благодаря тѣмъ враждебнымъ отношеніямъ, которыя вообще существовали между американскими колоніями и ихъ бывшей метрополіей и которыя еще болѣе обострились послѣ политическаго отдѣленія первыхъ отъ послѣдней. Тѣмъ не менѣе, первый національный банкъ былъ основанъ почти исключительно на англійскія деньги, и онъ принесъ большую пользу странѣ, хотя по окончаніи срока его концессіи онъ былъ вынужденъ ликвидировать свои дѣла, благодаря поднятой противъ него агитаціи, вызванной исключительно политическими страстями. Учрежденіе взамѣнъ его мѣстныхъ мелкихъ банковъ имѣло весьма вредныя послѣдствія для страны и окончилось ихъ полнымъ крахомъ.

2) Въ слѣдующую эпоху отношеніе американскаго общества къ приливу иностранныхъ капиталовъ совершенно измѣнилось. Отдѣльные штаты стали усиленно привлекать иностранные капиталы, въ видѣ государственныхъ займовъ, для производства «внутреннихъ улучшеній», учрежденія банковъ и т. д. Такъ какъ всѣ эти «улучшенія» значительно превышали потребности малочисленнаго и бѣднаго населенія, а, съ другой стороны, учрежденіе безчисленныхъ банковъ съ субсидированіемъ ихъ отъ казны на средства, занятыя заграницей, и съ предоставленіемъ имъ безконтрольнаго права выпуска бумажныхъ денегъ, неизбѣжно должно было вызвать спекуляцію и ажіотажъ, то въ результатѣ вся эта лихорадочная дѣятельность штатовъ, выразившаяся въ безразсудномъ хозяйничаніи чужими деньгами, окончилась весьма печально: позорнымъ отреченіемъ штатовъ отъ исполненія своихъ обязательствъ (repudiation), совершеннымъ ихъ банкротствомъ.

3) Поворотъ въ экономической жизни американскаго народа въ 40-хъ годахъ, выразившійся въ отодвиганіи на задній планъ дѣятельности штатовъ и въ доминирующемъ значеніи, которое стала получать предпріимчивость частныхъ акціонерныхъ обществъ, отразился также на характерѣ прилива иностранныхъ капиталовъ, принявшемъ новое направленіе. Вмѣсто помѣщенія въ американскихъ фондахъ, они стали искать помѣщенія въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, а также въ разныхъ другихъ отрасляхъ промышленности, въ которыхъ преобладаетъ частная инициатива.

4) Развитіе американской желѣзнодорожной сѣти, при всей ея грандіозности, не должно считать чрезмѣрнымъ. Малодоходность американскихъ желѣзныхъ дорогъ — только кажущаяся. Только акціонерный капиталъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ сравнительно плохо оплачивается; облигаціонный же капиталъ находитъ себѣ полное вознагражденіе въ доходности желѣзныхъ дорогъ. Принимая во вниманіе, что сооруженіе американскихъ желѣзныхъ дорогъ совершено почти исключительно на счетъ облигаціоннаго капитала, а акціонерный капиталъ игралъ большей частью лишь фиктивную роль, можно утверждать, что американскія желѣзныя дороги, съ ихъ высокой оплатой облигаціоннаго капитала, являются вполнѣ доходными предпріятіями и, слѣдовательно, своимъ количествомъ нисколько не превышаютъ потребностей въ нихъ населенія.

5) Процессъ сооруженія гигантской американской желѣзнодорожной сѣти, въ которомъ участвовали въ такомъ изобиліи иностранные капиталы, несомнѣнно имѣлъ много ненормальнаго, болѣзненнаго, много было затрачено лишнихъ капиталовъ, много было совершено злоупотребленій и т. д. Но всѣ темныя стороны американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій значительно уравновѣшиваются огромной пользой, которую они принесли странѣ, чрезвычайнымъ удешевленіемъ перевозки какъ товаровъ, такъ и пассажировъ, содѣйствіемъ колонизаціи первобытныхъ мѣстностей и разви-

тію самыхъ разнообразныхъ отраслей промышленности, торговли и сельскаго хозяйства, не только косвеннымъ образомъ, но и непосредственно, включая эти разнообразныя отрасли въ сферу своей дѣятельности. Сравнивая полезныя стороны американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій съ ихъ темными сторонами, нельзя не придти къ убѣжденію, что въ то время, какъ виною послѣднихъ являются специфическія особенности американской жизни и характеристическія свойства американскаго народа, существованіе первыхъ слѣдуетъ приписать самому существованію желѣзныхъ дорогъ, какъ таковыхъ, и тому приливу иностранныхъ капиталовъ, который далъ возможность къ ихъ сооруженію и эксплоатаціи. Не будь этихъ капиталовъ, американская желѣзнодорожная сѣть не имѣла бы и половины того протяженія, которое она имѣетъ теперь, не было бы и помину о тѣхъ грандіозныхъ размѣрахъ американскаго товарнаго и пассажирскаго движенія, какихъ мы являемся свидѣтелями въ настоящее время, при несравнимой ни съ какой другой страной дешевизнѣ этого движенія, и уже нечего говорить о томъ, что не было бы того могучаго подъема народнаго благосостоянія, того небывалаго развитія торговли и промышленности, которые являются непосредственнымъ результатомъ существованія этой грандіозной сѣти.

6) Громадное участіе иностранныхъ капиталовъ въ разныхъ другихъ отрасляхъ американской промышленности составляетъ фактъ, не подлежащій сомнѣнію. Небывалое развитіе промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ, обусловливаемое постепеннымъ и неослабнымъ ростомъ промышленнаго капитала вообще, имѣло благотворное вліяніе на разнообразныя стороны народнаго хозяйства. Значительная заслуга въ этомъ благотворномъ вліяніи принадлежитъ также приливу иностранныхъ капиталовъ.

Глава девятая.

Вліяніе иностранныхъ капиталовъ въ балканскихъ государствахъ.

Общая характеристика балканскихъ государствъ.

Балканскія государства въ свою очередь представляютъ большой интересъ для изслѣдованія значенія, какое имѣетъ приливъ иностранныхъ капиталовъ на экономическое развитіе бѣдныхъ капиталами странъ. Государства эти получили политическое значеніе только недавно, лишь въ теченіе второй половины нынѣшняго столѣтія, послѣ того, какъ они были освобождены отъ турецкаго ига и стали управляться болѣе или менѣе самостоятельно: Румынія съ 1859 г., послѣ избранія Александра Кузы господаремъ Молдавіи и Валахіи, особенно же послѣ избранія въ 1866 г. принца Карла Гогенцоллернскаго румынскимъ княземъ, Сербія съ 1829 г., послѣ признанія Милоша Обреновича наслѣдственнымъ княземъ этого княжества, особенно же съ 1878 г., послѣ признанія берлинскимъ трактатомъ полной независимости ея, какъ и Румыніи, отъ турецкаго сюзеренитета, и наконецъ Болгарія съ того же 1878 г., когда она цѣною русской крови была освобождена отъ турецкаго ига и была провозглашена автономнымъ княжествомъ. Въ теченіе послѣднихъ 20—30 лѣтъ государства эти успѣли значительно развиться и стать на твердую почву, и этому не мало содѣйствовали иностранные капиталы, привлекавшіеся въ эти страны ихъ правительствами или направлявшіеся туда по частной иниціативѣ. Изслѣдованіе вліянія этихъ капиталовъ на экономическое развитіе указанныхъ странъ

представляетъ для насъ тѣмъ большій интересъ, что страны эти имѣютъ близкое сходство съ Россіей, какъ по составу населенія, исповѣдующаго ту же православную религію и принадлежащаго къ тому же славянскому племени (за исключеніемъ Румыніи), такъ и по главному основанію всего ихъ народнаго хозяйства, заключающемуся въ земледѣліи и въ сельско-хозяйственной промышленности. Среди этихъ трехъ государствъ Румынія занимаетъ первое мѣсто и по своему пространству (48,307 кв. миль, между тѣмъ какъ Сербія занимаетъ 19,050 кв. миль, а Болгарія вмѣстѣ съ Восточной Румеліей 37,860 кв. миль), и по количеству населенія (5.800,000 душъ, между тѣмъ какъ въ Сербіи считается 2,288,000, а въ Болгаріи вмѣстѣ съ Восточной Румеліей 3.310,000)[1], такъ наконецъ и по своему хозяйственному развитію, и поэтому мы прежде всего на ней и остановимся.

1) Румынія.

Экономическая политика румынскаго правительства.

Когда послѣ переворота 1866 г. новое румынское правительство принялось за серьезныя экономическія преобразованія страны, оно весьма справедливо первую свою задачу увидѣло въ томъ, чтобъ сдѣлать основную отрасль народнаго труда, заключающуюся въ земледѣліи, болѣе производительной, въ смыслѣ обезпеченія продуктамъ ея надлежащаго сбыта. При существовавшихъ условіяхъ, стремленіе къ созданію національной индустріи казалось преждевременнымъ, такъ какъ для этого недоставало ни соотвѣтственныхъ капиталовъ, ни предпринимательскаго духа, ни технически образованныхъ людей. На первое время Румынія могла вполнѣ спокойно ограничиться ролью земледѣльческой страны, пріобрѣтающей необходимыя ей мануфактурныя издѣлія изъ заграницы цѣною своихъ земледѣльческихъ продуктовъ. Но для этого необходимо было заботиться о томъ, чтобы доставить этимъ продуктамъ возможность сбыта, необходимо было заботиться объ

[1]) Statesman's Jear-book for 1897, p. 845, 926, 1035.

устройствѣ надлежащихъ путей сообщеній, для соединенія отдаленныхъ провинцій съ главнымъ воднымъ путемъ и съ заграницей, наконецъ, необходимо было на самыхъ заграничныхъ рынкахъ обезпечить этимъ продуктамъ хорошій сбытъ, путемъ цѣлесообразныхъ торговыхъ договоровъ. Къ этому и были направлены усилія румынскаго правительства.

Привлеченіе иностранныхъ капиталовъ для сооруженія первыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Не имѣя собственныхъ капиталовъ для постройки первыхъ необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ, Румынія рѣшилась привлечь ихъ изъ заграницы. Такъ какъ кредитъ страны за границей былъ еще слишкомъ слабъ для того, чтобъ можно было собрать эти капиталы заграницей путемъ правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, то правительство рѣшилось предоставить постройку первыхъ желѣзныхъ дорогъ частнымъ заграничнымъ предпринимателямъ, разумѣется, на весьма выгодныхъ для послѣднихъ условіяхъ. Такими предпринимателями явились: для Молдавіи — австрійскіе капиталисты Offenheim и С°, для Валахіи — капиталисты прусскіе, именно пресловутый д-ръ Струсбергъ и К°. Послѣдніе сами должны были собрать необходимый для постройки капиталъ, исчисленный въ огромную цифру 270,000 фр. на каждый километръ, путемъ выпуска 7½% облигацій съ гарантіей правительства. Такъ какъ облигаціи эти были выпущены значительно ниже пари, то % по облигаціямъ достигалъ 10% и болѣе. Выданная такимъ образомъ концессія предпринимателямъ простиралась на 99 лѣтъ, послѣ чего дороги должны были стать собственностью государства. Разумѣется, условія эти были слишкомъ тяжелы для страны и въ свое время вызвали сильную агитацію противъ концессіи, предоставленной Струсбергу, какъ въ самой Румыніи, такъ и заграницей, особенно послѣ того, какъ Струсбергъ отказался платить по купонамъ выпущенныхъ имъ облигацій, а правительство въ свою очередь отказалось платить, мотивируя свой отказъ тѣмъ, что дороги не сданы въ установленный срокъ и въ надлежащемъ видѣ [1]). Результатомъ

---

[1]) См. D. Hoppe, Dr. Strousberg und Consorten. Die rumänische Regierung und die Besitzer rumänischer Eisenbahn-Obligationen, Berlin, 1871; Friedrich

этой агитаціи и этихъ пререканій явилось отнятіе у Струсберга концессіи и передача ее въ другія руки. Хотя первый опытъ для румынскаго правительства оказался неудачнымъ, но зато главная цѣль — снабженіе страны необходимыми желѣзными путями—въ концѣ концовъ была достигнута: уже въ 1874 г. Румынія имѣла 1,200 километровъ желѣзныхъ дорогъ, послѣ того, какъ до конца 60-хъ годовъ она совершенно не имѣла рельсовыхъ путей, за исключеніемъ небольшой линіи Констанца-Черновода въ 62 километра, построенной еще въ 1861 г., во время владычества турокъ, на англійскія деньги, чтобъ облегчить англійскимъ купцамъ доступъ съ моря внутрь Валахіи [1]).

Во всякомъ случаѣ, надо отдать румынскому правительству справедливость въ томъ, что выборъ направленій для первыхъ рельсовыхъ путей былъ имъ сдѣланъ весьма удачный, въ полномъ соотвѣтствіи съ географическимъ положеніемъ страны и тѣми экономическими интересами, которымъ они должны были служить. Прежде всего нужно было соединить внутреннія хлѣбородныя провинціи съ главнымъ воднымъ путемъ —Дунаемъ, къ которому тяготѣло все торговое движеніе страны, такъ какъ онъ представлялъ пока единственное средство для сообщенія съ остальной Европой; къ тому же водный путь всегда имѣетъ преимущество предъ сухопутными дорогами, по своей дешевизнѣ, особенно когда дѣло идетъ, какъ въ настоящемъ случаѣ, о провозѣ громоздскихъ товаровъ, каковы хлѣбные продукты и скотъ. Вотъ почему первыя дороги были проведены по направленію къ Дунаю ниже Желѣзныхъ Воротъ, открывъ такимъ образомъ возможность для Румыніи вывозить свои продукты за границу чрезъ Дунай и Черное море. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ значительно содѣйствовало развитію внѣшней торговли страны, возможность сбыта подняла внутреннюю

Цѣлесообразный выборъ направленій для жел. дор.

Послѣдствія сооруженія ж. д. для экономическаго развитія страны.

von Rhein, Enthüllungen über Dr. Strousberg und sein rumänisches Eisenbahn-Unternehmen, Berlin, 1871.

[1]) Dr. Moritz Ströll, Die Handelspolitik der Balkanstaaten: Rumänien, Serbien und Bulgarien, Leipzig 1892, S. 6.

ея производительность, вывозъ мѣстныхъ продуктовъ изъ года въ годъ сталъ увеличиваться и возрастать и вмѣстѣ съ тѣмъ возрастала также покупательная способность страны, вслѣдствіе чего параллельно увеличивался и ввозъ, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ вывоза и ввоза Румыніи за время отъ 1850 до 1895 года.

Увеличеніе вывоза и ввоза.

Годы.	Вывозъ въ милл. фр.	Ввозъ въ милл. фр.
1850	47	28
1860	116	62
1870	158	71
1880	218	255
1882	244	268
1887	265	314
1889	274	367
1890	275	362 [1])
1891	275	437
1892	285	380
1893	371	430
1894	294	422
1895	265	305 [2])

При этомъ не слѣдуетъ удивляться, что цифры эти безпрерывно показываютъ пассивный торговый балансъ. По свидѣтельству Ströll'я, отлично знакомаго съ экономическимъ положеніемъ балканскихъ государствъ, этотъ пассивный балансъ въ значительной мѣрѣ кажущійся и является слѣдствіемъ того, что оцѣнка стоимости ввоза, вслѣдствіе обложенія его пошлиной, производится весьма тщательно, цифры же вывоза, благодаря безконтрольному пропуску, составляются только приблизительно и на самомъ дѣлѣ гораздо ниже дѣйствительной стоимости. Съ другой стороны, конечно, превышеніе ввоза надъ вывозомъ могло имѣть мѣсто, благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ, какъ путемъ государственныхъ займовъ,

[1]) Ströll, l. c. S. 7.

[2]) Statesman's Jear-book for 1897, p. 848.

такъ и путемъ устройства частныхъ предпріятій, каковые капиталы дали странѣ возможность усилить ввозъ иностранныхъ машинъ и орудій производства для увеличенія производительности страны въ будущемъ [1]). Въ общемъ предметами ввоза служатъ всякаго рода мануфактурныя произведенія, металлическія издѣлія, уголь, кожевенныя и деревянныя издѣлія, колоніальные товары и предметы роскоши; главными предметами вывоза—хлѣбные продукты, каковы: пшеница, рожь, ячмень, маисъ, и скотъ. Главная доля хлѣбнаго экспорта приходится на Англію, хотя, впрочемъ, въ послѣднее время экспортъ этотъ все болѣе и болѣе уменьшается въ пользу другихъ странъ. Такъ, напр., съ 161 милл. фр. въ 1890 г. онъ упалъ до 120 милл. фр. въ 1892 г. и до 78 милл. фр. въ 1894 г. Тоже самое слѣдуетъ сказать и о ввозѣ мануфактурныхъ произведеній изъ Англіи въ Румынію, тоже уменьшающемся съ каждымъ годомъ, главнымъ образомъ, въ пользу Германіи [2]).

Соединеніе Румыніи рельсовыми путями съ З. Европой со стороны ея сухопутной границы.

Если первыя румынскія желѣзныя дороги имѣли цѣлью «прорубить окно въ Европу» посредствомъ соединенія внутреннихъ провинцій страны съ главнымъ воднымъ путемъ—Дунаемъ и съ Чернымъ моремъ, то послѣдующая задача заключалась въ томъ, чтобы соединить Румынію рельсовыми путями съ остальной Европой и со стороны ея сухопутныхъ границъ. Ограниченіе румынской внѣшней торговли одними только Дунайскими портами представлялось одностороннимъ и даже опаснымъ, такъ какъ это ставило все экономическое благосостояніе страны въ зависимость отъ будущихъ политическихъ судебъ Босфора и Дарданеллъ. Необходимо было поэтому позаботиться о томъ, чтобъ обезпечить естественнымъ продуктамъ страны сбытъ на европейскіе рынки и чрезъ сухопутную границу. Этой цѣли должна была служить дальнѣйшая постройка желѣзныхъ дорогъ, проведенныхъ извнутри страны къ ея сухопутной

[1]) G. Bley, La Roumanie. Etude économique et commerciale, Paris 1896, p. 174.

[2]) Foreign Office 1896. Annual series № 1773. Report for the jear 1895 on the Trade etc. of Roumanie, p. 18—19.

границѣ, примыкая на Сѣверѣ къ галиційскимъ желѣзнымъ дорогамъ (Ицканы), а на Западѣ къ венгерской желѣзнодорожной сѣти (Берціорова) и къ Семиградіи (Предеалъ). Такимъ образомъ, Румынія создала себѣ, помимо своего главнаго торговаго центра — Бухареста и своихъ Дунайскихъ торговыхъ портовъ — Браилова и Галаца, еще три сухопутныхъ пограничныхъ торговыхъ центра: Ицканы, Берціорову и Предеалъ, которые тотчасъ же стали оживленными пунктами ввоза и вывоза. Такъ, напр., уже въ 1881 г. цифры ввоза и вывоза составляли:

Созданіе сухопутныхъ торговыхъ центровъ.

	Ввозъ.	Вывозъ.
Ицканы	31 милл. фр.	16 милл. фр.
Берціорова . . .	8 » »	19 »
Предеалъ	16 » »	11 » » [1]).

Всѣ эти различныя желѣзныя дороги, составлявшія главную основу румынской желѣзнодорожной сѣти, были построены на иностранные капиталы иностранными же предпринимателями. Съ усиленіемъ политическаго могущества страны и съ укрѣпленіемъ ея внѣшняго кредита, румынское правительство рѣшило дальнѣйшее сооруженіе желѣзнодорожной сѣти принять въ свои собственныя руки, обративъ и тѣ дороги, которыя были построены до сихъ поръ и принадлежали частнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, въ государственную собственность. Такимъ образомъ, въ 1880 г. румынскія желѣзныя дороги были выкуплены въ казну, и прежніе иностранные собственники этихъ дорогъ обращены были въ государственныхъ кредиторовъ. Дальнѣйшее сооруженіе желѣзнодорожной сѣти совершилось уже на счетъ казны, хотя, само собою разумѣется, средства для этого доставлялись тѣми же иностранцами, посредствомъ заключенія Румыніей для этихъ цѣлей иностранныхъ займовъ «Совершенно справедливо сознавая, говоритъ по этому поводу Стрэль, что возрастаніе государственнаго долга, если оно совершается для производительныхъ цѣлей, не должно возбуждать опасеній, а наоборотъ, можетъ только служить на пользу экономичес-

Выкупъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.

[1]) M. Ströll, l. c. S. 9.

каго развитія страны, румынское правительство энергично принялось за дальнѣйшее сооруженіе желѣзнодорожной сѣти. Между тѣмъ, какъ длина послѣдней въ 1874 г. составляла 1,200 километровъ, а въ 1884 г. 1,480 килом., страна въ настоящее время владѣетъ сѣтью почти въ 3,000 километровъ, частью нормальныхъ, частью узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ десяти пунктахъ сѣть эта примыкаетъ къ Дунаю, а десятью вѣтвями она простирается до Карпатовъ» [1]).

Таким образомъ, благодаря привлеченію иностранныхъ капиталовъ, Румынія успѣла создать себѣ необходимыя желѣзныя дороги, нѣсколько портовъ на Дунаѣ, а также нѣсколько пограничныхъ сухопутныхъ торговыхъ центровъ. Для полноты системы торгово-политическихъ сооруженій, Румыніи недоставало еще національнаго порта на Черномъ морѣ, представлявшаго для нея тѣмъ большую необходимость, что зимою торговыя сношенія черезъ сулинское устье Дуная, вслѣдствіе замерзанія, на время должны прекратиться. Такимъ портомъ была выбрана Констанца, прежде носившая названіе Кюстенджe. Для сооруженія этого порта въ свою очередь были привлечены иностранные капиталы [2]). Послѣднимъ шагомъ въ этомъ направленіи было сооруженіе желѣзнодорожнаго моста чрезъ Дунай близъ Черноводы, открытаго для движенія въ 1895 г. Мостъ этотъ, имѣющій 12 километровъ въ длину, есть самый длинный во всей Европѣ. Сооруженіе его продолжалось 10 лѣтъ и обошлось не менѣе, чѣмъ въ 34 милл. фр. [3]). Благодаря этому мосту, соединяющему линію Констанца Черновода со всей остальной страной, Констанцскій портъ получилъ дѣйствительное значеніе какъ національный портъ, служащій развитію внѣшнихъ торговыхъ сношеній страны, между тѣмъ какъ раньше этому развитію значительно препятствовала необходимость перегрузки товаровъ на Дунаѣ, сопряженной съ большими трудностями и издержками. Вмѣстѣ

Созданіе національнаго морскаго порта.

[1]) M. Ströll, l. c. S. 15—16.
[2]) M. Ströll, l. c. S. 16.
[3]) Bley, l. c. p. 52.

Созданіе національнаго торговаго флота.

съ тѣмъ Румынія получила возможность также позаботиться о созданіи національнаго торговаго флота. «Безусловно можно ожидать, говоритъ Bley, что въ недалекомъ будущемъ часть румынскаго экспорта будетъ производиться на собственныхъ корабляхъ. Отнынѣ открывается новая эра сооруженія средствъ морскаго сообщенія. Ростъ Констанцскаго порта, соединеннаго теперь со всѣми концами королевства посредствомъ Черноводскаго моста, значительно будетъ содѣйствовать этому результату. Благодаря тому же обстоятельству, Констанцскому порту въ свою очередь въ будущемъ предстоитъ широкое развитіе. Большіе иностранные корабли будутъ посѣщать этотъ портъ и сельско-хозяйственные продукты Румыніи легче найдутъ рынки для сбыта, благодаря удешевленію стоимости провоза, которое должно явиться слѣдствіемъ уже одной конкуренціи многочисленныхъ соперниковъ» [1]).

Уже въ настоящее время торговое мореходство Румыніи достигло значительныхъ размѣровъ. Въ 1895 г. число судовъ, входившихъ въ румынскіе порты, достигло 33,421, вмѣстимостью въ 8.917,219 тоннъ, число судовъ, оставившихъ румынскіе порты, достигло 32,219, вмѣстимостью въ 8.978,219 тоннъ, причемъ торговый флотъ одной Румыніи состоялъ изъ 299 судовъ, вмѣстимостью въ 61,078 тоннъ [2]).

Общіе результаты прилива иностр. капиталовъ въ Румынію для сооруженія ж. д.

Сводя вмѣстѣ результаты, достигнутые Румыніей въ теченіе послѣднихъ 25 лѣтъ, въ которыя для поднятія производительности страны были привлечены иностранные капиталы, мы видимъ слѣдующее:

1) Доходы казны за это время болѣе чѣмъ утроились:

Въ	1871	году	они составляли	66 милл.	фр.
»	1894—95	»	»	210 »	» [3]).

2) Размѣры внѣшней торговли страны тоже увеличились болѣе чѣмъ въ три раза:

---

[1]) Bley, l. c. p. 170.

[2]) Statesman's Jear-book for 1897, p. 849.

[3]) Ströll, l. c. S. 19; Bley, l. c. p. 176.

Въ 1841 г. экспортъ составлялъ 158 милл. фр., импортъ 72,5 м. ф., всего 230,5.

Въ 1894 г. экспортъ составлялъ 294 милл. фр., импортъ 422 м. ф., всего 716 [1]).

3) Таможенный доходъ увеличился въ 5 разъ:

Въ 1873 году онъ составлялъ 8 милл. фр.
» 1893 » » » 39,5 » » [2]).

4) Кредитъ страны значительно повысился: уровень процента на ссудный капиталъ въ странѣ понизился съ 12 до 6, % по государственному долгу упалъ съ 10 до 4 [3]).

5) Страна обогатилась торговымъ флотомъ, нѣсколькими портами на Дунаѣ и Черномъ морѣ, и 2,930 километрами желѣзныхъ дорогъ, приносящими болѣе чѣмъ 18 милл. фр. годоваго дохода казнѣ [4]).

6) Государственная задолженность, хотя и поднялась за это время почти до 2 милліардовъ фр. (1,975 милл.), въ послѣднее время, съ окончаніемъ всѣхъ указанныхъ выше сооруженій, въ свою очередь значительно уменьшилась, составляя теперь только 1,164 милл. фр., и можно ожидать, что она въ будущемъ будетъ еще больше уменьшаться, вслѣдствіе постепеннаго ея погашенія, какъ излишками доходовъ надъ расходами, спеціально для этого предназначенными, такъ и особенной кассой погашенія, черпающей свои рессурсы отъ продажи государственныхъ земель. «Будущность, ожидающая страну, говоритъ по этому поводу Bley, болѣе чѣмъ утѣшительная: недалеко уже то время, когда всѣ предпринятыя великія сооруженія будутъ окончены: фортификація, желѣзнодорожная сѣть, канализація. Румынія будетъ тогда пожинать плоды тѣхъ жертвъ, которыя она принесла въ прошломъ. Чрезъ какихъ-нибудь пять лѣтъ она будетъ уже извлекать изъ этихъ

[1]) Bley, l. c. p. 139.
[2]) Ströll, l. c. S. 10; Bley l. c. p. 128.
[3]) Ströll, l. c. S. 19; Bley, l. c. p. 177.
[4]) Bley, l. c. p. 160.

предпріятій доходы, которые составятъ значительное добавленіе къ ея общимъ *государственнымъ* доходамъ» [1]).

Заботы о насажденіи національной промышленности.

Если первоначальныя усилія румынскаго правительства, главнымъ образомъ, направлены были къ тому, чтобъ обезпечить сбытъ сельско-хозяйственнымъ продуктамъ страны, составляющимъ главную основу ея народнаго хозяйства, и для этой цѣли привлечены были въ значительномъ количествѣ иностранные капиталы для сооруженія соотвѣтственныхъ средствъ сообщенія, то дальнѣйшее развитіе экономической политики, естественно, должно было повести къ заботамъ о насажденіи національной промышленности, которая могла бы удовлетворять хотя бы примитивнымъ народнымъ потребностямъ. «Что подобная промышленность, говоритъ Стрэль, не могла бы развиться при естественномъ ходѣ вещей, съ самого начала не подлежало никакому сомнѣнію. Безъ серьезной правительственной поддержки трудно было ожидать какого-нибудь значительнаго результата. Противъ этого по существу нельзя и спорить. Страна, подобная Румыніи, какой-бы свободнѣйшей конституціей въ мірѣ она ни обладала, не можетъ управляться во всѣхъ своихъ частяхъ на началахъ манчестерской школы; наоборотъ, тамъ, гдѣ этого требуетъ благосостояніе цѣлаго, необходимо допустить со стороны государственной власти извѣстный просвѣщенный абсолютизмъ. Съ этой точки зрѣнія государственное вмѣшательство Румыніи въ дѣло созданія жизнеспособной національной промышленности не только понятно, но и вполнѣ находитъ себѣ оправданіе, если оно совершается въ должныхъ предѣлахъ, въ которыхъ можно ожидать благотворныхъ результатовъ. Лучшіе политико-экономы и государственные люди страны, которыхъ Румынія насчитываетъ довольно значительное число, несмотря на свои прогрессистскія тенденціи, единогласно отстаиваютъ

---

[1]) Bley, l. c. p. 177.

теорію мягкаго принудительнаго воздѣйствія въ области промышленности»[1]).

Это воздѣйствіе оказалось тѣмъ болѣе необходимымъ, что вслѣдствіе отсутствія свободныхъ капиталовъ въ странѣ и крайней слабости частной инпціативы, трудно было разсчитывать на развитіе національной промышленности безъ поощрительныхъ дѣйствій со стороны правительства. Эти дѣйствія выразились, съ одной стороны, въ государственномъ монополизированіи нѣкоторыхъ отраслей промышленности, каковы табакъ и соль, а съ другой стороны—въ предоставленіи частной предпринимательской дѣятельности разныхъ льготъ и привиллегій, въ привлеченіи къ національной промышленности иностранныхъ капиталовъ, устройствѣ промышленныхъ школъ, установленіи стипендій и т. д. Льготы, предоставленныя частной предпріимчивости, заключались въ освобожденіи разнаго рода фабричныхъ строеній отъ налоговъ, освобожденіи отъ пошлинъ и гербовыхъ сборовъ, предоставленіи на льготныхъ условіяхъ казенныхъ земель, дозволеніи безпошлиннаго привоза машинъ изъ за-границы, удешевленіи тарифовъ, предпочтеніи въ доставленіи казенныхъ заказовъ и т. д. Всѣ эти льготы, первоначально предоставлявшіяся предпринимателямъ въ административномъ порядкѣ, были въ 1887 г. урегулированы общимъ закономъ. Согласно этому закону, право на льготу имѣютъ фабрики, владѣющія основнымъ капиталомъ не меньше 50,000 фр. и обязывающіяся въ теченіе пяти лѣтъ принять не менѣе 2/3 рабочихъ изъ коренныхъ румынъ. Льготы состоятъ въ освобожденіи отъ налоговъ на 15 лѣтъ, въ предоставленіи права безпошлиннаго ввоза машинъ и сырыхъ матеріаловъ, не производимыхъ на мѣстѣ, и въ пользованіи удешевленными желѣзно-дорожными ставками. Благодаря этимъ поощрительнымъ дѣйствіямъ, получили значительное развитіе многія отрасли промышленности. Согласно бюллетеню румынскаго министерства торговли отъ апрѣля

[1]) Ströll, l. c. S. 20.

1891 г., выгодами упомянутаго закона 1887 г. пользовались 81 фабрика съ капиталомъ въ общей сложности въ 26 милл. фр., въ которыхъ было занято 5,742 рабочихъ. Въ число это не вошли всѣ пивоваренные и винокуренные заводы, вальцовыя мельницы и тому подобныя предпріятія, получившія въ свою очередь значительное развитіе, но не пользующіяся льготами упомянутаго закона. Большинство фабрикъ и заводовъ было построено на иностранные капиталы [1]). Такъ, напр., по словамъ отчета великобританскаго министра-резидента въ Бухарештѣ, сэра Hugh Wyndham'a, за 1895 г., слѣдующія предпріятія, находящіяся въ Бухарештѣ, или по близости его, основаны на иностранные капиталы, преимущественно на германскіе, швейцарскіе и бельгійскіе: Леметръ, машинный заводъ—французскій и бельгійскій капиталы; Е. Вольфъ, машины—швейцарскій капиталъ; Альбертъ Бауэръ, земледѣльческія машины—германскій капиталъ; керосиный заводъ—австрійскій капиталъ; мыловаренный заводъ Stella—германскій капиталъ; хлопчато-бумажная фабрика Claisi, съ капиталомъ въ 3 милл. фр.—швейцарскій; нефтяные источники въ округѣ Prahova заарендованы на 25 лѣтъ англійскимъ синдикатомъ, съ довольно значительнымъ капиталомъ. Благодаря употребленію болѣе усовершенствованныхъ методовъ эксплоатаціи, чѣмъ употреблявшіеся до сихъ поръ, производство тамъ значительно увеличилось. Въ округѣ Gory англійской компаніей разработываются залежи антрацита, которыя, по всеобщему увѣренію, достаточны для того, чтобъ навсегда обезпечить страну въ необходимомъ ей углѣ [2]). Сахарное прозводство въ Румыніи обязано своимъ зарожденіемъ французамъ, выстроившимъ два сахарныхъ завода, изъ которыхъ одинъ вскорѣ закрылся, а другой въ Saskut'ѣ существуетъ до сихъ поръ. Туземное производство сахара составляетъ 2 милл. килогр., между тѣмъ какъ 16 милл. килогр. привозится изъ за-границы,

Иностранныя предпріятія въ Румыніи.

---

1) Ströll, l. c. S. 21—23.

2) Foreign Office 1896. Annual series № 1773. Report for the jear 1895 on the Trade of Roumanie, p. 8—9, 20—21

преимущественно изъ Австріи. Въ настоящее время строятся два новыхъ сахарныхъ завода, изъ которыхъ одинъ будетъ производить также рафинадъ, оба на германскія деньги [1]). Конно-желѣзныя дороги и электрическіе трамваи, равнымъ образомъ городскіе омнибусы въ Бухарештѣ, также эксплоатируются иностранными компаніями, англійскими и бельгійскими [2]).

Голоса за и противъ допущенія иностранныхъ капиталовъ.

Не смотря на то, что приливъ иностранныхъ капиталовъ былъ въ высшей степени полезенъ для страны, такъ какъ при отсутствіи собственныхъ капиталовъ и при слабости мѣстной предпріимчивости насажденіе національной промышленности только и стало возможнымъ, благодаря содѣйствію иностранныхъ капиталовъ и иностранной предпріимчивости, не было недостатка и въ голосахъ, сильно возстававшихъ противъ допущенія иностранныхъ капиталовъ въ страну, несогласнаго съ принципомъ «Румынія для румынъ». Интересную отповѣдь такимъ шовинистскимъ взглядамъ мы находимъ въ сочиненіи одного румынскаго автора, изданномъ въ 1885 г. «Если хотятъ создать національную индустрію, то почему избѣгать капиталовъ и силъ иностранныхъ? Нужно отказаться разъ навсегда отъ узкой формулы мертвящаго шовинизма: «Все для румынъ, ничего какъ только посредствомъ румынъ!» Формула благородная, но благодаря своему преувеличенію, обращающаяся въ предразсудокъ. Какое зло можетъ заключаться въ допущеніи иностранныхъ капиталовъ и даже иностранныхъ рабочихъ въ нашу страну? Они обогатятся у насъ, но вѣдь это произойдетъ лишь послѣ того, какъ они въ свою очередь увеличатъ общее благосостояніе страны. Они оставятъ послѣ себя прочно установившуюся промышленность, и продуктивныя силы страны отъ этого только выиграютъ» [3]).

---

[1]) См. Handels-Museum, 25 Februar 1897, S. 105; 9 September 1897. S. 456.

[2]) Report on the Trade of Roumanie, l. c. p. 23.

[3]) Iean Em. Kastaki-Epuzcano, Le mouvement et la situation économique en Roumanie, Paris 1885, p. 32.

Насколько же страна и до сихъ поръ нуждается въ оживляющей силѣ капитала, можно видѣть изъ слѣдующаго примѣра, приводимаго въ вышеупомянутомъ отчетѣ великобританскаго министра-резидента въ Бухарештѣ. На пріобрѣтеніе сырыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для фарфоровыхъ, гончарныхъ и т. под. издѣлій, страна ежегодно тратитъ 18 милл. фр., выписывая на 14 милл. такіе матеріалы изъ за-границы, между тѣмъ какъ почти всѣ эти матеріалы находятся въ нѣдрахъ ея собственной земли и недостаетъ только необходимыхъ капиталовъ, чтобы извлекать ихъ оттуда [1]).

Особенное покровительство туземнымъ предпринимателямъ.

Съ другой стороны, намъ кажется, что именно румынское правительство менѣе всего можно упрекать въ непослѣдованіи принципу «Румынія для румынъ». Помимо требованія закона, чтобъ въ каждомъ акціонерномъ предріятіи, принадлежащемъ иностранцамъ, большинство членовъ правленія было избрано изъ румынъ [2]), румынское правительство особенно покровительствуетъ тѣмъ отраслямъ промышленности, которыя находятся въ рукахъ коренныхъ жителей. Какъ на примѣръ подобнаго особеннаго покровительства, можно указать на писчебумажное производство. Первая писчебумажная фабрика, основанная въ Румыніи лѣтъ 12 тому назадъ, пользовалась со стороны правительства всевозможными льготами, между прочимъ всѣ поставки казнѣ писчей бумаги были предоставлены исключительно ей въ теченіе многихъ лѣтъ, причемъ казнѣ бумага обходилась на 30%, а во многихъ случаяхъ даже на 50% дороже обыкновенной розничной цѣны. Въ настоящее время въ Румыніи существуютъ четыре писчебумажныя фабрики, которымъ трудно конкурировать съ иностранными писчебумажными произведеніями, какъ вслѣдствіе большей дешевизны послѣднихъ, такъ и по причинѣ лучшаго ихъ качества. Чтобъ оградить эту промышленность отъ иностранной конкуренціи, въ Румыніи недавно изданъ законъ, предоставляющій исклю-

---

1) Report, l. c, p. 9.
2) Report, l. c. p. 22.

чительно румынскимъ писчебумажнымъ фабрикамъ на 15 лѣтній срокъ монополію поставки бумаги и картона, какъ всѣмъ казеннымъ вѣдомствамъ и государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и мѣстнымъ окружнымъ и общиннымъ управленіямъ, по цѣнамъ равнымъ заграничнымъ, съ прибавкой къ нимъ стоимости привоза и размѣра пошлины [1]). Такихъ привиллегій отдѣльнымъ отраслямъ промышленности въ Румыніи много.

Изъ вышесказаннаго можно видѣть, что привлеченіе иностранныхъ капиталовъ въ Румынію не только не является актомъ антинаціональной политики, а наоборотъ, представляетъ необходимое логическое звено въ общей цѣпи правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ насажденію національной промышленности. Мѣропріятія эти въ общемъ увѣнчались полнымъ успѣхомъ: многія отрасли промышленности въ Румыніи находятся уже теперь въ цвѣтущемъ состояніи, позволяющемъ надѣяться на освобожденіе страны въ скоромъ будущемъ отъ необходимости обращаться, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ, къ услугамъ иностраннаго снабженія. Не подлежитъ сомнѣнію, что этой своей эмансипаціей отъ иностранной зависимости Румынія въ значительной степени обязана привлеченію въ страну иностранныхъ капиталовъ.

2) Сербія.

Важность для Сербіи созданія національной промышленности.

Сербія въ свою очередь принуждена была прибѣгнуть къ помощи иностранныхъ капиталовъ для сооруженія своихъ желѣзныхъ дорогъ, для созданія первыхъ зачатковъ національной промышленности и вообще для поднятія уровня своей культуры. Если для Румыніи дѣло созданія національной промышленности было, главнымъ образомъ, вопросомъ національной чести, то для Сербіи оно является дѣломъ безусловной эко-

---

[1]) Die Papierindustrie in Rumänien. Specialbericht des österreichischen K. und K. General-Konsuls in Bukarest. Handels-Museum, 10 Juni 1897, № 23, S. 300 и слѣд.

номической необходимости, въ виду ея невыгоднаго географическаго положенія. Сербія находится въ сосѣдствѣ съ странами, которымъ она съ большимъ трудомъ можетъ сбывать избытокъ своихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, такъ какъ онѣ сами имѣютъ эти продукты въ изобиліи. Главнымъ образомъ она вынуждена ограничиваться торговыми сношеніями съ Австро-Венгріей, снабжающей ее необходимыми промышленными издѣліями въ обмѣнъ на продукты ея земледѣлія и скотоводства, въ которыхъ Австро-Венгрія, для своихъ собственныхъ потребностей, мало нуждается. При такихъ условіяхъ, естественно должна была установиться сильная экономическая зависимость Сербіи отъ Австро-Венгріи, выразившаяся въ невыгодномъ для Сербіи торговомъ договорѣ съ этой страной, въ предоставленіи ей преимуществъ предъ другими странами, даже въ нѣкоторомъ политическомъ давленіи сосѣдней монархіи надъ маленькимъ королевствомъ. Чтобы хоть нѣсколько эмансипироваться отъ этой зависимости, въ высшей степени для нея тягостной, Сербіи оставался одинъ путь— открыть себѣ доступъ къ Эгейскому морю, дабы имѣть возможность входить въ торговыя сношенія съ другими народами. Дорога въ Салоники, какъ будущій національный сербско-македонскій портъ, стала лозунгомъ сербскихъ государственныхъ дѣятелей. Еще въ 1880 г. Ристичъ заявилъ въ сербской скупщинѣ: «желѣзная дорога освободитъ насъ отъ этого тягостнаго положенія, и мы не будемъ больше находиться въ полной зависимости отъ доброй воли сосѣдняго торгово-политическаго посредника. Поэтому я буду постоянно говорить: Салоники и опять Салоники» [1]).

Стремленіе открыть себѣ путь къ Эгейскому морю.

Сооруженіе сербскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о сооруженіи магистральной линіи, которая соединяла бы средне-европейскую желѣзно-дорожную сѣть съ Салоники и Константинополемъ, прорѣзывая Сербію и Болгарію, былъ возбужденъ еще въ 1876 г. Тогда именно бельгійская компанія «Van de Elst frères et C°», получивъ кон-

---

[1]) Ströll, l. c. S. 42.

цессію отъ турецкаго правительства на сооруженіе линій Нишъ—Константинополь и Нишъ—Салоники, ходатайствовала предъ сербскимъ правительствомъ о предоставленіи ей концессіи на постройку линіи Нишъ—Бѣлградъ, въ видѣ продолженія линіи Нишъ—Салоники, но ходатайство это не увѣнчалось успѣхомъ. Въ 1878 г. постановленіемъ берлинскаго конгресса на Сербію была возложена категорическая обязанность принять на себя постройку внутри страны желѣзной дороги, которая соединила бы австро-венгерскія желѣзныя дороги съ неоконченными еще тогда турецкими линіями. Сербское правительство предоставило постройку этой дороги, какъ и ея эксплоатацію, извѣстному французскому желѣзнодорожному строителю Бонту, директору парижской Union Generale, на чрезвычайно невыгодныхъ для Сербіи условіяхъ. Указанное общество обязалось собрать для постройки линіи Бѣлградъ—Враньи, длиною въ 354 километра, путемъ займа необходимый капиталъ, выстроить самую дорогу и образовать потомъ общество для ея эксплоатаціи. Стоимость сооруженія каждаго километра была оцѣнена въ среднемъ въ 198,000 фр. Для полученія необходимыхъ на постройку средствъ, обществу было предоставлено выпустить заемъ номинально на 100 милл. фр. изъ 5%, приблизительно по курсу 70 (каждая акція изъ 500 фр. была выпущена по курсу 357), причемъ сербское правительство обязалось погасить этотъ заемъ въ теченіе 50 лѣтъ ежегодной уплатой аннуитетовъ въ 6 милл. фр. золотомъ. Эти тяжелыя условія вызвали въ странѣ сильное неудовольствіе и возбудило общественное мнѣніе противъ иностранныхъ предпріятій, тѣмъ болѣе, когда «Union Generale» въ 1882 г. лопнула, а постройку дороги пришлось передать другому обществу «Societé Vitalis» [1]). Какъ бы то ни было, уже чрезъ два года, именно въ 1884 г., была открыта линія Бѣлградъ—Нишъ и выстроена вѣтвь Великая Плана—Семендрія, въ 1888 г. открытъ былъ сквозной путь, соединяющій Сербію съ Салоники

[1]) Anton Tuma. Serbien, Hannover 1894, S. 208—210.

чрезъ Македонію, въ 1889 г. открыта была вторая транзитная линія, проходящая чрезъ Сербію и Болгарію въ Константинополь, въ послѣдующіе годы было выстроено еще нѣсколько небольшихъ линій, соединившихъ внутреннія провинціи Сербіи съ главной линіей и открывшихъ, такимъ образомъ, ихъ продуктамъ доступъ въ Салоники [1]).

Вліяніе ж. д. на экономическое развитіе страны.

Вліяніе проведенія желѣзныхъ дорогъ на экономическое развитіе страны не замедлило обнаружиться. Какъ вывозъ, такъ и ввозъ страны замѣтно увеличились, особенно же увеличилось транзитное движеніе, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы.

Годы.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.
1889	39.066,000	34.843,000	7.989,000
1890	45.840,000	38.044,000	13.950,000 [2])
1891	52.480,000	42.806,000	18.368,000
1892	46.451,656	37.069,634	17.635,000
1893	48.910,435	40.922,584	16.349,000
1894	46.023,000	34.881,000	18.037,363
1895	43.390,451	28.239,715	24.868,872 [3])

Такимъ образомъ, въ первые три года послѣ открытія главныхъ линій, вывозъ съ 39 милл. фр. поднялся до 52½ милл. фр., ввозъ съ 35 милл. поднялся до 43 милл., транзитъ же съ 8 милл. поднялся до 18,3 милл. Правда, въ послѣдующіе годы замѣтна нѣкоторая реакція, но она отчасти объясняется запрещеніемъ ввоза въ Венгрію главнаго экспортнаго продукта Сербіи—свиней, по ветеринарно-полицейскимъ причинамъ. Во всякомъ случаѣ реакція скорѣе замѣтна на ввозѣ, чѣмъ на вывозѣ, транзитное же движеніе продолжало и въ послѣдующіе годы прогрессировать.

Насколько эксплоатація желѣзныхъ дорогъ въ Сербіи тотчасъ же стала выгоднымъ предпріятіемъ, можно видѣть изъ того,

---

[1]) Ströll, l. c. S. 49.

[2]) Ströll, l. c. S. 44.

[3]) Statesman's Iear-book for 1897, p. 928.

что общество, получившее эти дороги для эксплоатаціи въ аренду на 25 лѣтъ, уже въ 1887 г. предложило правительству продлить контрактъ, обязываясь за это доставить правительству необходимыя суммы на постройку новыхъ линій и принять на себя какъ самое сооруженіе этихъ линій, такъ и ихъ эксплоатацію, безъ гарантіи правительства. Вмѣсто того, однако, чтобъ согласиться на это предложеніе, сербское правительство, наоборотъ, пользуясь нѣкоторыми случаями нарушенія устава со стороны общества, 3 іюня 1889 г обнародовало указъ о принятіи всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе и эксплоатацію казны и о совершенной ликвидаціи дѣлъ общества [1]). Обсуждая значеніе для Сербіи первыхъ выстроенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Стрэль говоритъ: «Сербія купила свои дороги къ Эгейскому морю дорогою цѣною: извѣстно, что финансовый крахъ первыхъ желѣзнодорожныхъ концессіонеровъ стоилъ сербскому народу многихъ, съ трудомъ сбереженныхъ милліоновъ, больше чѣмъ это вытекало изъ реальныхъ потребностей. Въ финансовомъ отношеніи сербскія дороги, можетъ быть, и дороги, съ точки зрѣнія хозяйственной политики, однако, даже дорого оплаченныя желѣзныя дороги представляютъ для страны благо, такъ какъ онѣ обогатили сербское народное хозяйство инвентаремъ неизмѣримой цѣнности. Общее положеніе страны, благодаря ея рельсовымъ путямъ, соединяющимъ ее съ одной стороны со средней Европой, а съ другой стороны—съ моремъ, кореннымъ образомъ измѣнилось. Богатство Сербіи скотомъ и зерновыми продуктами, ея благородные и драгоцѣнные металлы, какъ и другіе продукты горной промышленности, лежавшіе до сихъ поръ большей частью нетронутыми въ нѣдрахъ земли, ея богатые запасы каменнаго угля и дровъ, всѣ эти драгоцѣнные, но громоздскіе продукты, тогда лишь могутъ получить доступъ на всемірный рынокъ, когда сербская внѣшняя торговля, подобно румынской и болгарской, будетъ пользоваться дешевымъ,

---

[1]) Tuma, l. c. S. 211.

всѣми торговыми народами одинаково предпочитаемымъ морскимъ путемъ. Сербія, такимъ образомъ, въ послѣднее время находится въ положеніи организма, жизненныя условія котораго преобразовываются. Ея торговые пути перемѣщаются. Ея народное хозяйство вступило въ новый фазисъ развитія» [1]).

Развитіе горнозаводской промышленности.

Другая особенность Сербіи, заставлявшая ее обращаться къ помощи иностранныхъ капиталовъ, заключается въ изобилованіи ея почвы разными минеральными богатствами и металлами, обѣщающими широкое будущее странѣ. Горныя богатства Сербіи составляли предметъ эксплоатаціи еще въ 15-мъ вѣкѣ, но съ теченіемъ времени, подъ владычествомъ турокъ, они совершенно пришли въ упадокъ и, наконецъ, совсѣмъ были забыты. Въ 1835 г. князь Милошъ пригласилъ саксонскаго инженера фонъ-Гердера для геологическаго изслѣдованія минеральныхъ мѣсторожденій Сербіи, а въ 1856 г. для той же цѣли вызванъ другой саксонскій инженеръ, профессоръ Брейтгауптъ. Благодаря этимъ изслѣдованіямъ, сербское правительство принялось за эксплоатацію старыхъ желѣзныхъ и мѣдныхъ рудниковъ «Majdanpek», бывшихъ извѣстными еще римлянамъ. Эксплоатація ихъ началась еще въ 1847 г. правительствомъ, выстроившимъ при рудникахъ литейный заводъ и жилища для рабочихъ, затративъ на это 5 милл. фр. Неудачный ходъ дѣла заставилъ князя Милоша передать рудники въ 1858 г. въ аренду франко-сербскому обществу, прекратившему свое существованіе въ 1862 г., вслѣдствіе разорительности предпріятія. Въ 1865 г. правительство отдало разработку рудниковъ англійскому обществу «Servian Iron and Copper Company Limited», предоставивъ ему привиллегію на 50 лѣтъ, съ установленіемъ арендной платы въ размѣрѣ 3% съ стоимости добываемаго металла; по прошествіи, однако, нѣсколькихъ лѣтъ общество отказалось отъ дальнѣйшаго веденія дѣла. Въ 1883 г. государственные рудники Majdanpek и Rudna Glava вновь были отданы въ аренду на 50 лѣтъ

[1]) Ströll, l. c. S. 43.

англичанину по имени Holloway, съ обязательствомъ ежегоднаго добыванія желѣза и мѣди по крайней мѣрѣ на 400,000 фр., съ уплатой арендныхъ денегъ въ размѣрѣ отъ 2 до 3 процентовъ съ стоимости добываемыхъ металловъ и съ освобожденіемъ арендатора отъ всѣхъ налоговъ и пошлинъ за привозимыя машины и орудія, равнымъ образомъ отъ вывозныхъ пошлинъ. Тѣмъ не менѣе, уже въ 1885 г. Holloway передалъ всѣ свои права и обязанности по арендѣ новой фирмѣ—вѣнскому торговому дому Chaudoir et Co, принявшемуся энергично за дѣло и выстроившему узкоколейную желѣзную дорогу отъ рудниковъ къ Дунаю. Съ 1889 г. рудники перешли къ новому англо-сербскому обществу, въ рукахъ котораго, наконецъ, предпріятіе стало давать хорошіе результаты.

Болѣе удачной, по своимъ результатамъ, оказалась разработка богатыхъ залежей каменнаго угля въ Сербіи. Таковы, напр., между многими другими, каменноугольныя копи въ мѣстности Wrschka Tschuka, недалеко отъ Тимока, находящіяся въ эксплоатаціи бельгійской компаніи «Compagnie industrielle serbe». Добыча каменнаго угля изъ этихъ шахтъ въ 1891 году составляла 36,000 тоннъ, которыя преимущественно получили сбытъ для румынскихъ желѣзныхъ дорогъ; въ 1892 г. общество получило заказъ отъ управленія румынскихъ желѣзныхъ дорогъ на поставку 50,000 тоннъ. Построенная обществомъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ узкоколейная желѣзная дорога, длиною въ 85 километровъ, ведущая отъ каменно-угольныхъ копей до сербскаго придунайскаго порта Радуевацъ, значительно облегчаетъ сбытъ угля. Достаточно указать на то, что раньше для румынскихъ желѣзныхъ дорогъ уголь доставлялся англійскими пароходами, получавшими обратно изъ Румыніи и Болгаріи зерновые продукты, по цѣнѣ отъ 35 до 40 фр. за тонну, въ настоящее же время лучшій сортъ каменнаго угля изъ бассейна Wrschka Tschuka продается въ Виддинѣ за половину этой цѣны [1]).

[1]) Tuma, l. c. S. 177—183.

Мѣры къ поощренію другихъ отраслей промышленности.

Что касается другихъ отраслей промышленности, то хотя не было недостатка въ нѣкоторыхъ мѣрахъ со стороны сербскаго правительства къ созданію и развитію національной индустріи на широкихъ началахъ, послѣдняя, однако, до сихъ поръ еще находится въ зачаточномъ состояніи. Еще въ 1874 г. изданъ былъ законъ, который, въ видахъ содѣйствія развитію отечественной промышленности, предоставляетъ разныя привиллегіи новымъ предпринимателямъ, будутъ ли они частныя лица или акціонерныя компаніи, въ видѣ освобожденія привозимыхъ орудій, машинъ, или матеріаловъ отъ ввозныхъ пошлинъ, дозволенія въ извѣстныхъ случаяхъ безпошлиннаго вывоза произведенныхъ товаровъ, освобожденія отъ прямыхъ налоговъ въ теченіе 10 лѣтъ и предоставленія во многихъ случаяхъ права монопольной эксплоатаціи даннаго предпріятія въ теченіе 15 лѣтъ [1]. Несмотря на эти широкія привиллегіи, сербская промышленность развилась лишь въ весьма слабой степени.

Причины ихъ слабаго развитія.

Причина этого слабаго развитія заключается, главнымъ образомъ, въ консервативномъ характерѣ сербскаго народа, враждебно относящагося ко всякимъ новшествамъ и сильно привязаннаго къ своимъ старымъ кустарнымъ промысламъ. Одинъ изъ сербскихъ ученыхъ, ректоръ бѣлградскаго университета (впослѣдствіи министръ), профессоръ Лозаничъ, въ торжественной рѣчи, произнесенной имъ въ 1891 г. въ университетѣ, по случаю праздника Св. Саввы, выразился по этому поводу слѣдующимъ образомъ. «Замѣчательно, какое громадное значеніе придается въ Сербіи ремесленному производству, которому предоставляется значительное, даже чрезмѣрное покровительство. Повидимому, это является слѣдствіемъ того, что оно въ извѣстной степени срослось съ народомъ, составляетъ національное учрежденіе. Съ другой стороны, замѣтно извѣстное недовѣріе къ зачаткамъ крупной промышленности, особенно если данныя предпріятія находятся въ рукахъ иностранцевъ. Такъ, напр., сербы относятся совершенно равнодушно къ успѣ-

---

[1]) Tuma, l. c. S. 194—195.

хамъ каменно-угольной промышленности въ Wrschka Tschuka въ долинѣ Тимока, откуда вывозится каменный уголь въ громадномъ количествѣ и гдѣ затраченъ капиталъ въ 6 милл. фр. По отношенію къ англо-сербскому горнопромышленному обществу въ Майданпекѣ въ Сербіи даже обнаруживается извѣстная зависть, хотя обществу стоило много труда и усилія, пока оно достигло своего нынѣшняго успѣха. Сербскій народъ относится равнодушно или, точнѣе говоря, недовѣрчиво къ предпріятіямъ крупнаго производства и рѣдко принимаетъ въ нихъ участіе, хотя бы они приносили крупный доходъ. Зато сербы готовы все отдать за пиротскіе ковры и за серебряныя филигранныя работы изъ Ниша и другія рукодѣлья, хотя рабочій получаетъ очень низкое вознагражденіе за свой трудъ; такъ, напр., самая искусная ткачиха, трудящаяся надъ производствомъ прекрасныхъ и дорогихъ пиротскихъ ковровъ, получаетъ не болѣе 30—40 пара (сантимовъ), т. е. менѣе даже полуфранка въ день.

Привязанность къ старымъ національнымъ промысламъ.

Эта привязанность къ старому національному промыслу, конечно, вытекаетъ изъ чувства патріотизма, но простой разсчетъ показываетъ, что промыселъ этотъ не приноситъ большой пользы народному благосостоянію. Въ Сербіи существуетъ извѣстное опасеніе, что крупное производство можетъ нанести ударъ мелкому кустарному промыслу, но опасность эта существуетъ также при ввозѣ иностранныхъ промышленныхъ издѣлій. На самомъ дѣлѣ, однако, оказывается, что нѣкоторые промыслы гораздо лучше развиваются при существованіи крупнаго производства и что это даже даетъ возможность къ возникновенію новыхъ промысловъ, какъ это ясно обнаружилось послѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, благодаря которымъ многіе мелкіе промыслы нашли болѣе выгодное примѣненіе [1]).

Косность состоятельныхъ классовъ.

Вторая причина слабаго развитія промышленности въ Сербіи заключается въ косности болѣе состоятельныхъ классовъ,

[1]) См. Münchener Allgemeine Zeitung, 2 October 1891.

въ отсутствіи у нихъ предпринимательскаго духа. Сербскіе капиталисты, читаемъ мы въ одной корреспонденціи изъ Бѣлграда, если даже оказываются настолько развитыми, что могли бы отважиться на какое-нибудь крупное предпріятіе, предпочитаютъ лучше заниматься денежными спекуляціями, съ высоко взвинченными процентами, чѣмъ помѣщать свои деньги въ предпріятіяхъ, успѣхъ которыхъ не можетъ быть гарантированъ векселями, хотя бы въ результатѣ они могли принести гораздо болѣе матеріальныхъ выгодъ, содѣйствуя вмѣстѣ съ тѣмъ и общему благосостоянію страны [1]).

Недостатки акціонернаго законодательства.

Наконецъ, третья причина заключается въ препятствіяхъ, которыя сербское акціонерное законодательство ставитъ приливу иностранныхъ капиталовъ въ страну, парализуя такимъ образомъ другія мѣры, принимаемыя правительствомъ для насажденія національной промышленности. До сихъ поръ, именно, сербское законодательство требовало, чтобы въ акціонерныхъ компаніяхъ число членовъ правленія изъ иностранцевъ не превышало одной четвертой части всего числа членовъ, хотя бы компанія была основана, главнымъ образомъ, на иностранные капиталы. При такихъ условіяхъ, естественно, иностранные капиталисты весьма неохотно рѣшаются отдавать свои деньги на предпріятія, веденіе которыхъ должно быть поручено людямъ, гораздо менѣе ихъ заинтересованнымъ въ ихъ успѣхѣ [2]).

Успѣхи нѣкоторыхъ отраслей промышленности.

Несмотря, однако, на эти препятствія, нѣкоторыя отрасли промышленности все таки успѣли получить извѣстное развитіе, и именно благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ. О горнозаводской промышленности мы уже говорили выше. То же самое слѣдуетъ сказать о мукомольной и пивоваренной промышленности. Весьма недавно еще хорошая мука и пиво составляли предметы ввоза для Сербіи; теперь продукты эти производятся на мѣстѣ въ хорошо устроенныхъ паровыхъ мельницахъ и пивоваренныхъ заводахъ, и при томъ не только

---

[1]) Die Fabrikindustrie in Serbien. Haudels-Mnseum № 45, 11 November 1891.

[2]) Ibid.

для удовлетворенія собственныхъ потребностей населенія, но и для вывоза заграницу. Сербская мука очень дорого цѣнится въ Македоніи, особенно на Салоникскомъ рынкѣ; сербское пиво въ свою очередь вывозится въ Турцію [1]). Въ Сербіи существуютъ теперь 8 пивоваренныхъ заводовъ, въ которыхъ положенъ капиталъ въ 2.200,000 фр., 11 паровыхъ мельницъ, оцѣниваемыхъ въ 5 милл. фр., и 18 другихъ болѣе или менѣе значительныхъ промышленныхъ заведеній, представляющихъ цѣнность въ $4^1/_2$ милл. фр. Весь капиталъ упомянутыхъ предпріятій составляетъ $11^3/_4$ милл. фр., изъ которыхъ около 8 милл. фр. были принесены иностранцами, въ рукахъ которыхъ находятся наиболѣе усовершенствованныя фабрики, а $3^3/_4$ милл. фр. принадлежатъ сербамъ. Сверхъ того, въ Сербіи существуетъ 8 горнозаводскихъ предпріятій, эксплоатируемыхъ съ успѣхомъ, изъ нихъ 5 находятся въ рукахъ иностранцевъ, а 3 принадлежатъ сербскимъ капиталистамъ. Сербскіе трамваи, точно также какъ и желѣзныя дороги, въ свою очередь, были основаны на иностранные капиталы [2]). Суконное производство въ свою очередь находится въ рукахъ двухъ моравскихъ фабрикантовъ, выстроившихъ еще въ 1882 г. суконную фабрику въ Парачинѣ, на которую получили монопольную привиллегію на 18 лѣтъ. Фабрика обошлась въ 1.200,000 фр. и она даетъ работу 100 рабочимъ женскаго пола и 30 рабочимъ мужскаго пола. Ежегодное производство этой фабрики—около 150,000 метровъ сукна и 80,000 шерстяныхъ одѣялъ [3]). Недавно германскіе капиталисты получили привиллегію на устройство льняно-прядильной фабрики въ Сербіи. Чтобъ понять значеніе этой фабрики для страны, достаточно указать на то, что Сербія ежегодно вывозитъ ленъ и пеньку въ сыромъ видѣ на сумму около 1.600,000 фр., а обратно привозитъ ихъ въ обработанномъ видѣ на сумму въ 1.300,000 фр., между тѣмъ какъ

---

1) Tuma, l. c. S. 205.
2) См. Handels-Museum, 25 März 1897, № 12, S. 161.
3) Tuma, l. c. S. 191—192.

часть туземнаго сырья находитъ себѣ обработку въ мѣстной кустарной промышленности [1]).

Значеніе крупной промышленности и прилива иностранныхъ капиталовъ для Сербіи.

Изъ изложеннаго можно видѣть, что вопросъ о приливѣ иностранныхъ капиталовъ въ Сербію есть вопросъ о существованіи или несуществованіи крупной промышленности въ этой странѣ. Значеніе такой промышленности для Сербіи прекрасно формулировано въ упомянутой выше рѣчи профессора Лозанича. До тѣхъ поръ, говоритъ онъ, пока народная жизнь носила примитивный характеръ, достаточно было одной сербской кустарной промышленности, чтобъ удовлетворять скромнымъ потребностямъ населенія. Въ настоящее время, однако, когда во всѣхъ классахъ народа начинаетъ обнаруживаться другой образъ жизни, современные домашніе промыслы оказываются болѣе уже недостаточными. Въ Сербіи до сихъ поръ главнымъ образомъ преобладаютъ мелкіе промыслы, въ которыхъ почти все производится человѣческими руками, вслѣдствіе чего имъ весьма трудно конкурировать съ иностранной фабричной промышленностью, основанной на машинномъ производствѣ. Благодаря этому обстоятельству, иностранные фабрикаты все болѣе и болѣе находятъ сбытъ въ Сербіи, вытѣсняя домашнія издѣлія. Продукты иностранной промышленности проникли не только въ города, но и въ деревни. Противъ этого вторженія иностранныхъ произведеній подымаются многочисленные голоса, требуя изъ патріотическихъ чувствъ поставить этому вторженію извѣстныя преграды. Напрасно было бы, однако, полагать, что охранительная система можетъ служить для этого достаточнымъ средствомъ. Сербія давно уже принимаетъ разныя охранительныя мѣры, однако, онѣ нисколько не содѣйствовали ни уменьшенію привоза иностранныхъ товаровъ, ни поднятію мѣстныхъ кустарныхъ промысловъ. Вопреки всѣмъ охранительнымъ мѣропріятіямъ и призыву къ патріотическимъ чувствамъ, привозъ иностранныхъ промышленныхъ издѣлій увеличился, а сербская ремесленная промышленность сократи-

[1]) Handels-Museum, 4 Februar 1897, № 5, S. 69.

лась. Охранительная система только тогда можетъ имѣть успѣхъ, если есть *что* охранять, и только въ томъ случаѣ она дозволительна, если она дѣйствительно служитъ средствомъ для поднятія промышленности, но нѣтъ никакихъ разумныхъ основаній охранять отжившія учрежденія, не соотвѣтствующія болѣе духу вѣка, да оно и не можетъ увѣнчаться успѣхомъ. Въ такомъ именно положеніи находится наша ремесленная промышленность. Она настолько безсильна противъ крупной міровой промышленности, что даже самыми сильными охранительными мѣрами (высокими пошлинами) мы не въ состояніи ее охранять. Вслѣдствіе этого мы должны прибѣгнуть къ тому же оружію, къ которому прибѣгли за границей; оружіе это — крупная промышленность, въ которой одной заключается экономическое спасеніе Сербіи [1]).

Очевидно, что при скудости собственныхъ капиталовъ въ Сербіи, при отсутствіи предпріимчивости и предпочтеніи ростовщичества предъ помѣщеніемъ въ промышленныя предпріятія, которымъ отличаются и тѣ немногочисленные капиталисты, которые находятся въ этой странѣ, развитіе крупной промышленности въ Сербіи, о которой говоритъ профессоръ Лозаничъ, возможно только при помощи иностранныхъ капиталовъ. Вышеприведенныя данныя показываютъ, что въ тѣхъ немногочисленныхъ отрасляхъ промышленности, въ которыхъ иностранные капиталы нашли примѣненіе, они несомнѣнно увѣнчались успѣхомъ. Даже въ тѣхъ случаяхъ, когда опыты помѣщенія капиталовъ въ промышленныя предпріятія первоначально оказались неудачными, какъ напр. въ горной промышленности, они несомнѣнно принесли пользу странѣ, взваливъ на иностранцевъ тяжесть тѣхъ потерь, которыя часто сопровождаютъ созданіе новой отрасли промышленности, когда приходится дѣйствовать наугадъ, съ значительнымъ рискомъ. Многіе иностранные предприниматели сломали голову, а Сербія въ концѣ концовъ получила горнозаводскую промышленность,

---

[1]) Münchener Allgemeine Zeitung, ibid.

конечно, пока очень слабо развитую, но несомнѣнно имѣющую будущность. Тоже самое слѣдуетъ сказать и относительно другихъ отраслей промышленности, развитіе которыхъ при помощи иностранныхъ капиталовъ есть только вопросъ времени.

3) Болгарія.

Общая характеристика.

Третье по очереди государство Балканскаго полуострова, привлекающее наше вниманіе,—Болгарія,—вступило на путь политическаго и экономическаго развитія позже своихъ сосѣдей, а потому еще менѣе можно указать въ этой странѣ на какіе-либо ощутительные, вполнѣ законченные результаты прилива туда иностранныхъ капиталовъ, начавшагося лишь недавно. Въ противоположность Румыніи и Сербіи, политическое развитіе которыхъ шло сравнительно спокойно, Болгарія съ самаго начала своего возникновенія, какъ автономнаго княжества, почти вплоть до нашихъ дней, служила театромъ внутреннихъ волненій и неурядицъ, равно какъ и внѣшнихъ замѣшательствъ, значительно задержавшихъ политическое и экономическое развитіе страны. Благодаря европейскому дипломатическому искусству, желавшему примирить разнородные чужіе интересы, единая Болгарія, освобожденная цѣною русской крови отъ турецкаго ига, была раздѣлена берлинскимъ трактатомъ на двѣ половины: сѣверную Болгарію, объявленную вассальнымъ княжествомъ, и Восточную Румелію, оставленную подъ турецкимъ владычествомъ. Это искусственное раздѣленіе единой по національности и по экономическимъ особенностямъ области на двѣ половины, съ установленіемъ между ними политической и таможенной границы, отразилось тяжело на интересахъ обѣихъ половинъ и съ самаго начала затормозило ихъ экономическое развитіе. Хотя это препятствіе было устранено въ 1885 г., но послѣдовавшіе затѣмъ печальныя событія, достаточно памятныя всѣмъ, конечно, менѣе всего могли содѣйствовать упроченію порядка и спокойствія въ этой странѣ. Лишь въ самое послѣднее время, благодаря

санкціи Россіи, Болгарія получила, наконецъ, твердую опору и можетъ считаться уже на столько упрочившеюся, чтобъ быть въ состояніи отнынѣ всецѣло отдаваться заботамъ о своемъ экономическомъ преуспѣяніи, не отвлекаясь въ сторону политическими волненіями и тревогами, такъ сильно мѣшавшими ея мирному экономическому развитію до сихъ поръ.

Естественно, что при такихъ условіяхъ трудно указать на какіе-либо осязательные результаты, достигнутые уже теперь Болгаріей въ своемъ экономическомъ развитіи вообще и подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ въ особенности. На первомъ планѣ здѣсь также, какъ въ другихъ странахъ, стоитъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, которыя въ Болгаріи, само собою разумѣется, были также построены на иностранныя деньги. Въ то время, однако, какъ Румынія, напр., была совершенно свободна въ выборѣ направленій для своихъ дорогъ, соотвѣтственно съ естественными экономическими потребностями страны, Болгарія должна была считаться въ этомъ отношеніи съ совершенно посторонними условіями, навязанными ей извнѣ. Берлинскій трактатъ сдѣлалъ Болгарію наслѣдницей обязательствъ, принятыхъ Турціей по отношенію къ Австро-Венгріи и къ желѣзнодорожному обществу барона Гирша, относительно сооруженія и эксплоатаціи тѣхъ линій, которыя должны прорѣзать болгарскую территорію, соединяя турецкія дороги съ западно-европейской желѣзнодорожной сѣтью. Линіи эти должны были служить не мѣстнымъ болгарскимъ интересамъ, а интересамъ международнаго сообщенія. Еще въ 1865—1868 гг., подъ владычествомъ турокъ, была построена линія Варна-Рущукъ, длиною въ 226 кил., одной англійской компаніей. Дорога эта, до открытія линіи Вѣна-Константинополь, служила исключительно цѣлямъ европейскаго пассажирскаго и почтоваго сообщенія и для мѣстныхъ хозяйственныхъ потребностей не имѣла существеннаго значенія, такъ какъ она проходитъ по довольно бѣдной мѣстности, и для болгарскихъ грузовъ, назначенныхъ къ вывозу, она не въ состояніи выдержать конкуренцію болѣе дешеваго воднаго транспорта

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ.

Подчиненіе мѣстныхъ интересовъ интересамъ международнаго сообщенія.

чрезъ румынскіе придунайскіе порты Браиловъ и Галацъ. Государство тѣмъ не менѣе пріобрѣло эту дорогу въ 1886 г. въ собственность, уплативъ за нее въ общей сложности около 54 милл. фр. и выпустивъ на эту сумму соотвѣтственный заемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, во исполненіе обязательствъ, наложенныхъ на Болгарію берлинскимъ трактатомъ, послѣдняя приняла на себя постройку линіи Царибродъ - Софія - Вакарель, длиною въ 107 километровъ, составлявшую болгарскую часть линіи Вѣна - Константинополь. Съ другой стороны, линія Ямболи - Бургасъ, длиною въ 110 кил., составляющая продолженіе линіи Тырново-Сейменъ-Ямболи и соединяющая внутреннія области страны съ Чернымъ моремъ, въ свою очередь построена на средства казны [1]). Послѣ присоединенія Восточной Румеліи, желѣзнодорожная сѣть Болгаріи обогатилась нѣсколькими новыми линіями, выстроенными еще во время турецкаго владычества и принадлежащими иностранной компаніи.

Чужія линіи въ Болгаріи составляютъ какъ бы государство въ государствѣ.

Такимъ образомъ, не говоря уже о томъ, что Болгарія не могла построить своихъ желѣзныхъ дорогъ по своему усмотрѣнію, а вынуждена была примѣниться въ этомъ отношеніи къ навязаннымъ ей извнѣ условіямъ, она должна была еще считаться съ тѣмъ фактомъ, что въ предѣлахъ ея собственной территоріи оказалось нѣсколько линій, которыя принадлежатъ иностранному обществу и которыя, скрещиваясь съ ея собственными линіями и вторгаясь въ ихъ средину, образуютъ въ желѣзнодорожной сѣти Болгаріи какъ бы государство въ государствѣ. «Государственныя линіи Болгаріи, говоритъ Стрэль, не представляютъ собою пространственно и экономически связнаго цѣлаго, а какіе то изолированные обрубки, раздѣленные другъ отъ друга частными линіями. Частныя желѣзныя дороги, имѣющія протяженіе въ 312 километровъ, втиснуты въ самыя середины принадлежащихъ государству частей желѣзныхъ дорогъ. Сѣверо-болгарская часть линіи

[1]) См. Franz-Ioseph Prinz von Battenberg, Die wirthschaftliche Entwickelung Bulgariens, Leipzig 1891, S. 163—167.

Вѣна-Константинополь, начиная съ сербской границы, частью есть государственная, частью частная собственность; южноболгарская часть той же линіи, до турецкой пограничной станціи Мустафа - Паша, принадлежитъ частной компаніи. Отдѣляющаяся отъ этой послѣдней линіи, по направленію къ востоку, вѣтвь Сейменъ - Ямболи - Бургасъ, имѣющая для болгарской торговли чрезвычайно важное значеніе, такъ какъ она ведетъ къ порту Бургасу, точно также принадлежитъ различнымъ собственникамъ. Чисто государственною, кромѣ линіи Варна-Рущукъ, является только идущая къ западу отъ Софіи вѣтвь Софія – Перникъ, имѣющая своимъ назначеніемъ соединить Болгарію съ Салоники черезъ Македонію. Изъ всѣхъ 838 километровъ желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ Болгаріи, 526 принадлежатъ государству, а 312 составляютъ собственность Восточной желѣзнодорожной компаніи. Слѣдствіемъ этого порядка вещей являются тѣ сельско-хозяйственныя и финансовыя неурядицы, которыя въ настоящее время составляютъ больное мѣсто болгарскаго желѣзнодорожнаго дѣла» [1]).

Дурныя послѣдствія для страны отъ существованія этихъ линій.

Такимъ образомъ, несмотря на то, что большинство болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ собственность казны, послѣдняя лишена возможности установлять тарифы по своему усмотрѣнію, сообразно съ потребностями данной мѣстности и даннаго періода времени (что имѣетъ особенное значеніе для такой чисто земледѣльческой страны, какъ Болгарія, въ которой размѣръ экспорта зависитъ отъ колебаній урожая и отъ коньюнктуры внѣшняго рынка, вслѣдствіе чего благоразумная тарифная политика является особенно необходимой), такъ какъ всякая инниціатива правительства въ этомъ отношеніи находитъ противодѣйствіе со стороны компаніи частныхъ дорогъ. Да иначе и быть не можетъ, такъ какъ интересы казны и интересы частной желѣзнодорожной компаніи совершенно расходятся. Въ то время, напр., какъ экспортъ

---

[1]) M. Ströll, Über den wirthschafts-politichen Entwickelungsgang Bulgariens, въ Schmoller's Iahrbuch für Gesetzgebung etc. 1897, 2 Heft, S. 68.

южной Болгаріи тяготѣетъ къ національному порту Бургасу, и казна своими желѣзнодорожными тарифами стремится всѣми силами покровительствовать этому пункту, Восточная желѣзнодорожная компанія имѣетъ много основаній къ тому, чтобы отдать предпочтеніе въ этомъ отношеніи турецкому порту Дедеагачу, лежащему на Эгейскомъ морѣ. Изъ всѣхъ болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ одна только линія Ямболи-Бургасъ съ ея продолженіями имѣетъ важное народно-хозяйственное значеніе, такъ какъ она соединяетъ внутреннія хлѣбородныя провинціи съ Чернымъ моремъ, открывая мѣстнымъ сельско-хозяйственнымъ продуктамъ возможность сбыта за границу воднымъ путемъ. Большинство же другихъ желѣзныхъ дорогъ, сооруженныхъ въ интересахъ международнаго сообщенія, имѣютъ только значеніе для почтоваго, пассажирскаго и транзитнаго движенія, экономическимъ же интересамъ страны онѣ существенной пользы не приносятъ. Вотъ почему до сихъ поръ еще половина грузовъ, предназначаемыхъ къ экспорту, направляется въ черноморскіе и придунайскіе порты гужевымъ путемъ, вслѣдствіе недостаточнаго развитія желѣзнодорожной сѣти именно по направленію къ этимъ портамъ. Этимъ также объясняется, почему раньше казенныя желѣзныя дороги давали дефицитъ и только съ открытіемъ въ 1890 г. линіи Ямболи-Бургасъ стали получаться нѣкоторые излишки доходовъ надъ расходами. Такъ, за періодъ 1888—1890 гг. отношеніе доходовъ къ расходамъ на казенныхъ болгарскихъ дорогахъ выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

Доходы отъ болгарскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Годы.	Доходы.	Расходы.	Дефицитъ.	Излишекъ.
	Франкъ.			
1888. . .	650,000	908,000	258,000	—
1889. . .	3.090,140	2.953,048	—	137,092
1890. . .	3.568,500	3.892,210	323,710	— [1])

Только съ 1892 г. доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ постепенно начинаютъ возростать, дефициты исчезаютъ и за-

[1]) Prinz von Battenberg, l. c. S. 168.

мѣняются излишками, чему значительно способствуетъ доходность линіи Ямболи-Бургасъ. Превышеніе доходовъ надъ расходами на послѣдней линіи составляло въ 1894 г. 450,165 фр., въ 1895 году—900,495 фр. [1]). Само собою разумѣется, что и при этихъ излишкахъ, полученныхъ отъ *эксплоатаціи* дорогъ, послѣднія оказываются еще достаточно убыточными, если принять во вниманіе, что государству приходится ежегодно выплачивать около 6 милл. фр. % за капиталъ, затраченный на сооруженіе этихъ дорогъ, составляющій внѣшній долгъ страны.

Два выхода изъ затруднительнаго положенія.

Затруднительныя условія, въ которыхъ находятся болгарскія желѣзныя дороги и которыя созданы самимъ происхожденіемъ болгарской желѣзнодорожной сѣти, могутъ быть устранены двумя путями: или чтобъ правительство выкупило или, по крайней мѣрѣ, взяло въ аренду линіи, принадлежащія иностранной компаніи, или чтобы правительство совершенно эмансипировалось отъ ихъ вліянія, сдѣлавъ ихъ ненужными, посредствомъ сооруженія взамѣнъ ихъ другихъ линій. Первый путь оказывается крайне затруднительнымъ, такъ какъ дороги, о которыхъ идетъ рѣчь, принадлежатъ къ числу самыхъ дорогихъ въ мірѣ,—стоимость сооруженія одного километра на этихъ дорогахъ обошлась въ среднемъ въ 250,000 фр.,—и, очевидно, что выкупъ ихъ по такой высокой цѣнѣ наложилъ бы на государство такую тяжесть, которая ничѣмъ не оправдывалась бы. Правительство поэтому стремится помочь злу другимъ путемъ, посредствомъ постепеннаго сооруженія новыхъ линій, которыя соединили бы прежніе изолированные обрубки между собою и сдѣлали бы возможнымъ обходиться безъ линій иностранной компаніи. Между тѣмъ какъ послѣдняя за свои линіи, находящіяся на болгарской территоріи, требуетъ 60 милл. фр., что составляетъ сумму чрезвычайную за 312 километровъ рельсоваго пути, проходящаго по ровной мѣстности и снабженнаго довольно износившимся подвижнымъ со-

Постепенное сооруженіе новыхъ линій съ цѣлью эмансипаціи отъ иностранной компаніи.

[1]) Ströll, l. c. S. 71.

ставомъ, свѣдущіе въ этомъ дѣлѣ люди полагаютъ, что достаточно всего 20 милл. фр. для сооруженія тѣхъ новыхъ линій, которыя освободили бы Болгарію отъ давленія Восточной компаніи. Къ рѣшенію вопроса именно этимъ путемъ и направляются теперь всѣ усилія правительства. Для соединенія прежнихъ изолированныхъ казенныхъ линій Царибродъ-Вакарель-Сарамбей и Ямболи-Бургасъ, сооружена теперь въ южной Болгаріи линія Сарамбей-Нова Загора-Сливно-Ямболи. Первая часть этой дороги уже роздана и по сооруженіи ея не хватитъ только 40 километровъ, чтобы государственная желѣзнодорожная сѣть въ южной Болгаріи оказалась вполнѣ законченною. Аналогично съ этой трансверсальной линіей въ южной Болгаріи, прорѣзывающей послѣднюю отъ запада къ востоку, идетъ сооруженіе въ сѣверной Болгаріи, въ томъ же направленіи, трансверсальной линіи Софія-Романъ-Шумла, которая должна соединиться съ бывшей до сихъ поръ изолированною линіей Рущукъ-Варна. Эта большей частью уже сооруженная сѣверо-балканская трансверсальная линія, съ своими различными мѣстными вѣтвями, идетъ параллельно сѣвернымъ склонамъ Балканскаго хребта и соединяетъ богатую плодородную землю, находящуюся къ югу отъ Дуная, съ придунайскими портами и съ черноморскимъ портомъ—Варною. Далѣе проектируется новая линія Рущукъ-Тырново-Нова Загора, которая прорѣзывая сѣверо-болгарскую трансверсальную дорогу и переступая Балканы, соединила бы кратчайшимъ путемъ обѣ Болгаріи, сѣверную и южную. Когда всѣ эти планы, отчасти уже выполненные, будутъ окончательно осуществлены, Болгарія въ недалекомъ будущемъ будетъ обладать законченною, въ тарифномъ отношеніи совершенно самостоятельною желѣзнодорожною сѣтью, которая будетъ вполнѣ соотвѣтствовать экономическимъ потребностямъ страны, такъ какъ тогда откроется полная возможность сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ всѣхъ частей страны черезъ придунайскіе и черноморскіе порты, и сельское хозяйство страны и внѣшняя торговля получатъ надлежащее развитіе. Громадныя издержки, затрачи-

Стремленіе объединить всѣ линіи въ одну стройную систему.

ваемыя теперь правительствомъ, чтобы привести черноморскіе порты, Варну и Бургасъ, въ надлежащее положеніе, соотвѣтствующее важному значенію этихъ портовъ, какъ конечныхъ восточныхъ пунктовъ объединенной системы болгарскихъ путей сообщенія и какъ исходныхъ пунктовъ морского сообщенія, должны обезпечить экономическому развитію страны дальнѣйшій успѣхъ [1]).

Устройство портовъ Варны и Бургаса.

Само собою разумѣется, что для сооруженія болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ тѣхъ, которыя ранѣе были выстроены, такъ и тѣхъ, которыя сооружаются теперь, равно для производства портовыхъ улучшеній, упомянутыхъ выше, необходимы были большіе капиталы, которые Болгарія могла получить только посредствомъ заключенія иностранныхъ займовъ. Необходимо замѣтить, что до сооруженія своихъ желѣзныхъ дорогъ Болгарія почти не имѣла долговъ, за исключеніемъ русскаго оккупаціоннаго долга, составлявшаго 10.618,250 р. = 26.545,626 фр., и перешедшихъ къ Болгаріи, послѣ присоединенія къ ней Восточной Румеліи, разныхъ обязательствъ послѣдней къ Турціи на сумму въ нѣсколько милл. фр. Съ другой стороны, бюджетъ страны въ теченіе десятилѣтія 1879—89 гг. не только не показывалъ дефицита, но всегда даже заключался съ нѣкоторымъ излишкомъ, такъ что изъ этихъ излишковъ оказалось возможнымъ покрыть расходы болгарско-сербской войны въ 27,23 милл. фр. Уплата % по государственному долгу появляется въ бюджетѣ лишь въ 1885 г. и въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ 1885—1887 не превышаетъ цифры $2^1/_4$ милл. фр. въ годъ [2]). Лишь съ 1888 г. начинается постепенное увеличеніе суммы государственнаго долга, какъ это можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Задолженность Болгаріи.

Годы.	Долгъ.	Годы.	Долгъ.
1886	21.366,000	1888	78.600,000
1887	32.301,000	1889	107.600,600

[1]) Ströll, l. c. S. 71—73.

[2]) Prinz von Battenberg, l. c. S. 175—179.

Годы.	Долгъ.	Годы.	Долгъ.
1890	97.400,000	1894	164.100,000
1891	96.100,000	1895	161.100,000
1892	106.700,000	1896	161.348,000
1893	125.100,000		

Происхожденіе болгарскаго государственнаго долга.

Долгъ этотъ составился изъ слѣдующихъ частей:

6% желѣзнодорожнаго займа 1888 г. (Рущукъ-Варна)	42.063,500	фр.
6% желѣзнодорожнаго займа 1889 г. (Царибродъ-Вакарель и Ямболи-Бургасъ).	27.440,000	»
6% желѣзнодорожнаго займа 1892 г. (Трансверсальная ж. д. и порты Бургасъ и Варна) въ размѣрѣ 142.000,000 фр., изъ которыхъ пока казною получено. .	73.141,000	»
Всего процентный долгъ	142.644,500	фр.

Къ этому слѣдуетъ прибавить:

Русскій оккупаціонный долгъ отъ 1886 г.	11.918,292	фр.
Долгъ Восточной Румеліи Турціи . .	6.785,208	»
Всего	161.348,000	фр.[1])

Его производительное назначеніе.

Такимъ образомъ, весь почти государственный долгъ Болгаріи явился результатомъ сооруженія государствомъ путей сообщенія и національныхъ портовъ. Если считать еще тѣ 69 милл. фр., которые правительству остается дополучить отъ финансовой группы австрійскаго Лендербанка изъ 142 милліоннаго займа 1892 г., то весь долгъ Болгаріи составитъ изрядную цифру въ 240 милл. фр. Средства, которыя получатся, окажутся вполнѣ достаточными для окончанія всѣхъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя указаны выше, такъ что въ скоромъ времени страна будетъ имѣть обширную желѣзнодорожную сѣть въ 1,200 кил. и два вполнѣ благоустроенныхъ

[1]) Ströll, l. c. S. 75.

порта, которые, несомнѣнно, будутъ имѣть обширное вліяніе на дальнѣйшее экономическое развитіе страны. Конечно, не всѣ капиталы, полученные путемъ государственныхъ займовъ, были употреблены на вышеуказанныя производительныя цѣли. Начиная съ 1889 г., прежнее соотвѣтствіе между расходами и доходами исчезло, и государственный бюджетъ сталъ заключаться дефицитами, на покрытіе которыхъ, по признанію самаго болгарскаго правительства, было употреблено 35 милл. фр. изъ средствъ, вырученныхъ изъ внѣшнихъ займовъ [2]). Нельзя отрицать также, что долгъ этотъ налагаетъ большую тяжесть на страну по уплатѣ ежегодныхъ %, такъ какъ трудно ожидать, чтобы сооруженныя и сооружаемыя дороги стали скоро настолько доходными, чтобы онѣ могли оплачивать % на затраченныя на нихъ капиталы. Но всѣ эти затрудненія, конечно, будутъ имѣть только временный характеръ. Рано или поздно дороги достигнутъ такой доходности, которая будетъ вполнѣ покрывать % на затраченный на нихъ капиталъ; на экономическіе же интересы страны въ ея цѣломъ сооруженіе этой желѣзнодорожной сѣти уже теперь будетъ имѣть благотворное вліяніе, такъ какъ только теперь производительность страны поднимется въ надлежащей мѣрѣ, и разнообразныя отрасли народнаго хозяйства получатъ возможность къ широкому развитію.

Глава десятая.

Заключеніе.

Итогъ предыдущаго.

Первая часть нашего изслѣдованія кончена. Мы разсмотрѣли причины, вызывающія современное движеніе капиталовъ изъ странъ съ болѣе развитой культурой въ страны менѣе культурныя, и условія, при которыхъ это движеніе происходитъ. Далѣе, мы старались выяснить выгодныя и невыгодныя послѣдствія этого движенія какъ для странъ, экспортирующихъ свои капиталы, такъ и для странъ, привлекающихъ къ себѣ таковые. Наконецъ, на основаніи фактическихъ данныхъ изъ исторіи экономическаго развитія нѣкоторыхъ отдѣльныхъ странъ, мы старались прослѣдить вліяніе, какое имѣлъ приливъ иностранныхъ капиталовъ на благосостояніе этихъ странъ. Попытаемся теперь бросить ретроспективный взглядъ на все пройденное, чтобы въ краткомъ очеркѣ изложить основныя положенія, къ которымъ можно придти на основаніи настоящаго изслѣдованія.

Первая категорія факторовъ, обусловливающихъ современное международное перемѣщеніе капиталовъ.

1. Движеніе капиталовъ изъ богатыхъ культурныхъ странъ въ бѣдныя и молодыя страны представляетъ одно изъ наиболѣе характерныхъ явленій нашей эпохи. Движеніе это совершается подъ вліяніемъ факторовъ двухъ категорій. Во 1-хъ, оно является результатомъ естественнаго стремленія капитала туда, гдѣ онъ можетъ найти наиболѣе выгодное для себя помѣщеніе. Въ старыхъ, богатыхъ странахъ размѣръ процента на капиталъ и, соотвѣтственно съ этимъ, уровень обычной предпринимательской прибыли, все болѣе и болѣе понижается; производитель-

ное примѣненіе капитала становится все болѣе и болѣе затруднительнымъ, вслѣдствіе того, что наиболѣе важныя отрасли цивилизаторской дѣятельности, тѣ именно, которыя, сравнительно съ издержками производства, приносятъ больше всего дохода, давно уже использованы, между тѣмъ какъ процессъ накопленія капиталовъ продолжается съ крайней интенсивностью, и послѣдніе во что бы то ни стало требуютъ для себя помѣщенія. А такъ какъ въ то же самое время въ молодыхъ и бѣдныхъ странахъ господствуютъ условія как разъ противоположнаго свойства: съ одной стороны, размѣръ % на капиталъ въ нихъ довольно высокъ, вслѣдствіе крайней скудости, а часто даже и совершеннаго отсутствія въ нихъ капиталовъ, а съ другой стороны, самые капиталы оказываются тамъ гораздо производительнѣе, вслѣдствіе примѣненія ихъ къ совершенно новымъ отраслямъ дѣятельности, никогда еще не эксплоатировавшимся, которыя при малой затратѣ труда даютъ значительный доходъ,—то стремленіе капиталовъ изъ старыхъ, богатыхъ странъ въ страны молодыя и бѣдныя становится совершенно естественнымъ. При современномъ развитіи путей сообщенія и сближеніи между народами, даже самыми отдаленными другъ отъ друга, при господствѣ правового порядка во всѣхъ почти странахъ и дипломатической защитѣ каждой страной интересовъ ея подданныхъ, гдѣ бы послѣдніе ни находились, устраняются послѣднія преграды, которыя могли бы стать на пути упомянутому стремленію капиталовъ къ перемѣщенію изъ однѣхъ странъ въ другія. При такихъ условіяхъ, стремленіе это возвышается до значенія экономическаго закона, столь же непреложнаго, какъ непреложенъ физическій законъ, по которому всѣ точки жидкой поверхности постоянно стремятся къ удержанію одного и того же уровня.

Вторая категорія факторовъ, обусловливающихъ то же явленіе.

2. Но экспортъ капиталовъ не представляетъ собою простой стихійной силы, а вполнѣ опредѣленное стремленіе, ясно сознаваемое и совершенно рельефно обнаруживаемое современными передовыми народами и ихъ правительствами. Экономическая политика современныхъ капиталистическихъ странъ

Англіи, Германіи, Франціи и Бельгіи, является именно факторомъ второй категоріи, обусловливающимъ современное международное перемѣщеніе капиталовъ. Небывалое промышленное развитіе этихъ странъ вызвало къ жизни крупное производство, не только для удовлетворенія собственныхъ потребностей, но и для экспорта, вслѣдствіе чего имъ приходится отыскивать все новые и новые рынки для сбыта своихъ произведеній. Если раньше завоеваніе этихъ рынковъ не представляло затрудненія, то въ послѣднее время они все болѣе и болѣе становятся недоступными, благодаря тому, что всѣ почти молодыя страны стали ограждать себя покровительственными пошлинами, съ цѣлью обезпечить себѣ самостоятельное экономическое существованіе. Съ одной стороны, постепенное съуженіе районовъ сбыта для произведеній богатыхъ промышленныхъ странъ, вслѣдствіе все большаго расширенія протекціонизма въ импортирующихъ странахъ, а съ другой—все болѣе возрастающая конкуренція самихъ капиталистическихъ странъ на тѣхъ же рынкахъ—заставляютъ эти страны искать для своихъ капиталовъ такого помѣщенія, которое не встрѣчало бы указанныхъ препятствій. Такое помѣщеніе иностранные капиталы находятъ въ иностранныхъ займахъ и въ иностранныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Интересы капитала, помѣщаемаго на иностранныхъ рынкахъ, настолько усиленно выдвигаются на первый планъ, что часто даже оказываются сильнѣе, чѣмъ интересы капитала, помѣщаемаго въ національной промышленности. Замѣчательную иллюстрацію этой эволюціи капиталистическихъ интересовъ представляетъ билль, проведенный въ 1895 г. въ англійскомъ парламентѣ, объ обложеніи пошлинами *англійскихъ тканей*, ввозимыхъ въ Индію, съ цѣлью охраны индійской національной промышленности, благодаря тому, что промышленность эта вся почти зиждется на англійскихъ капиталахъ. Вся современная колоніальная политика трехъ главнѣйшихъ капиталистическихъ странъ—Англіи, Франціи и Германіи, направлена именно къ этой цѣли, заключающейся не только въ обезпеченіи рынкокъ для сбыта ихъ фабричныхъ произведеній,

но и въ отысканіи удобныхъ и безопасныхъ мѣстъ для помѣщенія ихъ капиталовъ. На помощь этой потребности капиталистическихъ странъ перемѣщать свои капиталы за границу образовались въ послѣднее время даже особыя компаніи или тресты, такъ называемыя Investment Trusts или Investment Companies, т. е. синдикаты капиталистовъ или банки, которые принимаютъ изъ за процентовъ деньги, пріискивая имъ то или другое помѣщеніе заграницей. Такимъ образомъ, экспортъ капиталовъ получаетъ значеніе могущественнаго закона, еще болѣе неизбѣжнаго для капиталистическихъ странъ, чѣмъ для странъ, вынужденныхъ прибѣгать къ помощи этихъ капиталовъ. Экспортъ этотъ, по замѣчанію одного англійскаго писателя, является слѣдствіемъ того, что оказывается больше людей, предлагающихъ деньги въ заемъ, чѣмъ нуждающихся въ займѣ, и причины его слѣдуетъ скорѣе искать въ давленіи непомѣщеннаго капитала, ищущаго помѣщенія, чѣмъ въ стремленіи бѣдныхъ капиталами странъ къ полученію таковыхъ.

Выгоды отъ экспорта капиталовъ для капиталистическихъ странъ.

3. Само собою разумѣется, что экспортъ капиталовъ потому именно имѣетъ такое доминирующее значеніе, что онъ представляетъ много выгодъ для капиталистическихъ странъ. Первою непосредственною выгодою является значительное увеличеніе дохода съ экспортируемаго капитала, сравнительно съ тѣмъ доходомъ, который онѣ получали бы съ этого капитала, еслибъ онъ оставался дома. Вторая выгода заключается въ установленіи для экспортирующей страны благопріятнаго расчетнаго баланса, даже въ томъ случаѣ, когда привозъ товаровъ, какъ это почти всегда бываетъ въ такой странѣ, превышаетъ ея отпускъ. Систематическое превышеніе ввоза надъ вывозомъ въ богатыхъ странахъ возможно только потому, что страны эти получаютъ ежегодно большія суммы изъ другихъ странъ, въ видѣ процентовъ или дивидендовъ, на счетъ коихъ онѣ и могутъ себѣ позволить увеличивать свой ввозъ. Далѣе, экспортъ капиталовъ создаетъ для страны возможность расплаты въ критическую минуту. Классическій примѣръ въ этомъ отношеніи представляетъ уплата Франціей 5 милліардовъ фр. воен-

ной контрибуціи Германіи. Уплата эта могла совершиться безъ всякихъ финансовыхъ пертурбацій, только благодаря существованію въ національномъ портфелѣ Франціи иностранныхъ цѣнностей, которыя въ критическую минуту были отчуждены. Дальнѣйшая выгода экспорта капиталовъ заключается въ томъ, что для экспортирующей страны этимъ самымъ открываются новые рынки для развитія ея торговыхъ сношеній и для сбыта ея товаровъ, благодаря увеличенію покупной способности импортирующей страны. Хотя экспортирующая страна, вывозя свои капиталы въ импортирующую страну, въ значительной степени дѣйствуетъ во вредъ самой себѣ, такъ какъ послѣдняя получаетъ возможность производить на своей территоріи многіе товары, которые она раньше вынуждена была получать изъ-за границы, но этотъ результатъ получается лишь впослѣдствіи; на первое же время развитіе туземнаго производства нисколько не ограничиваетъ привоза иностранныхъ товаровъ, а только измѣняетъ характеръ привоза; вмѣсто готовыхъ издѣлій, увеличивается привозъ машинъ и матеріаловъ, необходимыхъ для устройства фабрикъ, и экспортирующая страна, потерявъ на вывозѣ однихъ категорій товаровъ, получаетъ возможность съ избыткомъ наверстать свои потери усиленнымъ вывозомъ другихъ категорій товаровъ.

Невыгодныя стороны экспорта капиталовъ для капиталистическихъ странъ.

4. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что экспортъ капиталовъ имѣетъ также много невыгодныхъ сторонъ, заключающихся въ колебаніи доходовъ, вслѣдствіе колебаній валюты, въ рискованности отдаленныхъ предпріятій и т. д. Потери европейцевъ на иностранныхъ цѣнностяхъ, вслѣдствіе реализаціи сомнительныхъ иностранныхъ займовъ и размѣщенія среди публики акцій различныхъ эфемерныхъ промышленныхъ предпріятій, исчисляются многими сотнями милліоновъ. Для общей экономіи богатыхъ капиталистическихъ странъ потери эти, однако, составляя лишь незначительный процентъ общей цифры экспортируемыхъ капиталовъ, имѣютъ настолько мало значенія, что онѣ не могутъ служить задерживающимъ элементомъ для дальнѣйшаго экспорта капиталовъ за границу, который, по всей

вѣроятности, будетъ совершаться и въ будущемъ съ такой же интенсивностью, какъ до сихъ поръ.

Вліяніе прилива иностранныхъ капиталовъ въ бѣдныхъ странахъ на интересы производства.

5. Обращаясь къ значенію прилива иностранныхъ капиталовъ для бѣдныхъ капиталами странъ, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить вліяніе этого прилива на поднятіе производительныхъ силъ такихъ странъ, являющееся слѣдствіемъ эксплоатаціи ихъ природныхъ богатствъ, лежавшихъ до сихъ поръ втунѣ, развитія предпріимчивости и иниціативы въ созданіи новыхъ полезныхъ отраслей промышленной дѣятельности и привитія этой предпріимчивости также туземному классу предпринимателей, такъ какъ, благодаря соперничеству иностранныхъ капиталистовъ, мѣстные предприниматели вынуждены пробудиться отъ своей косности, прибѣгать въ свою очередь къ техническимъ усовершенствованіямъ и къ отысканію новыхъ путей и пріемовъ, которые дали бы имъ возможность выдержать конкуренцію иностранныхъ предпринимателей. Подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ, огромныя пространства рудоносныхъ земель, лежавшія раньше непроизводительно, пріобрѣтаютъ вдругъ громадную цѣнность: прежніе владѣльцы такихъ земель, не извлекавшіе до сихъ поръ изъ нихъ никакой пользы, получаютъ теперь за нихъ громадный эквивалентъ, въ видѣ наличныхъ денегъ, которыя они могутъ употребить на улучшеніе своихъ прочихъ земель, на расширеніе своихъ сельско-хозяйственныхъ операцій, на меліоративныя цѣли. Возникновеніе одной отрасли промышленности по необходимости вызываетъ къ жизни другую отрасль промышленности, служащую ей подспорьемъ. Чѣмъ значительнѣе приливъ иностранныхъ капиталовъ, чѣмъ разнообразнѣе тѣ отрасли промышленности, въ которыхъ они находятъ примѣненіе, чѣмъ шире районы, охваченные новою промышленностью, тѣмъ многочисленнѣе тѣ измѣненія, которыя развитіе новой промышленности должно вызвать въ самыхъ разнообразныхъ сферахъ народнаго хозяйства, причемъ одно измѣненіе влечетъ за собою другое, послѣдовательно развѣтвляясь на многочисленныя вліянія, направляющіяся во всѣ стороны. Подъ вліяніемъ при-

лива иностранныхъ капиталовъ, цѣлые округи начинаютъ преобразовываться и пріобрѣтать другую физіономію. На мѣстѣ прежнихъ пустопорожнихъ земель возникаютъ болѣе или менѣе значительные поселки съ многочисленными рабочими, мастеровыми, техниками, конторщиками, управляющими, поставщиками, ремесленниками, лавочниками, которые живутъ отъ новой промышленности. Съ каждымъ годомъ населеніе этихъ поселковъ ростетъ и увеличивается, представляя собою новые рынки для сбыта сельско-хозяйственныхъ произведеній, благодаря чему самый земледѣльческій трудъ становится производительнѣе, и прежнее экстенсивное хозяйство замѣняется интенсивнымъ. Страна же въ конечномъ результатѣ изъ исключительно земледѣльческой обращается въ промышленно-земледѣльческую, которая, съ одной стороны, удовлетворяетъ большинство своихъ потребностей въ фабричныхъ издѣліяхъ собственными средствами, а съ другой стороны — извлекаетъ больше выгодъ изъ своего земледѣльческаго труда, благодаря болѣе интенсивному хозяйству, обусловливаемому новымъ спросомъ: и то, и другое составляетъ чистый выигрышъ для населенія.

Фактическія подтвержденія этого вліянія.

6. Эти теоретическія соображенія о вліяніи иностранныхъ капиталовъ на поднятіе производительныхъ силъ страны находятъ себѣ полное подтвержденіе въ экономической исторіи тѣхъ странъ, которыя мы разсмотрѣли. Мы видѣли, что даже богатѣйшая изъ современныхъ промышленныхъ странъ, *Англія*, обязана первыми зачатками своей національной промышленности приливу иностранныхъ капиталовъ и дѣятельности нашедшихъ въ ней убѣжище эмигрантовъ. Тоже самое слѣдуетъ сказать о Германіи, Австріи и Венгріи. Далѣе мы видѣли, что изъ современныхъ молодыхъ странъ *Мексика* обязана приливу иностранныхъ капиталовъ прекраснымъ развитіемъ своей горнозаводской промышленности и что даже въ *Аргентинѣ*, наиболѣе злоупотреблявшей иностранными капиталами, послѣдніе имѣли благотворное вліяніе на благосостояніе страны въ тѣхъ случаяхъ, когда они получили производительное примѣненіе, какъ напр. въ мукомольной промышленности и въ скотобойномъ

промыслѣ. Быстрый экономическій ростъ *австралійскихъ колоній Англіи,* развитіе разнообразныхъ естественныхъ богатствъ этой щедро одаренной природой страны, организація смѣлыхъ и рискованныхъ предпріятій, чрезвычайно однако важныхъ для ея экономическаго преуспѣянія, въ крайне отдаленныхъ и почти неприступныхъ мѣстахъ, при неблагопріятныхъ условіяхъ,—все это оказалось возможнымъ, только благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ. На примѣрѣ тѣхъ же колоній Англіи мы видѣли, какъ подъ вліяніемъ иностранныхъ капиталовъ возникаютъ цѣлые промышленные культурные центры, подобно deus ex machina, въ безводныхъ пустыняхъ, на разстояніи нѣсколькихъ сотъ верстъ отъ границы обитаемыхъ мѣстъ, причемъ европеецъ, очутившись въ подобныхъ центрахъ, совершенно забываетъ о томъ, что онъ находится въ далекой и дикой Австраліи, а не въ центрѣ культурной Европы. *Соединенные Штаты Сѣверной Америки* безпримѣрнымъ, гигантскимъ ростомъ своей промышленности въ свою очередь обязаны въ значительной степени приливу иностранныхъ капиталовъ. Хотя въ послѣднее время капиталы эти устремляются туда главнымъ образомъ на пріобрѣтеніе старыхъ предпріятій, а не на созданіе новыхъ, но результатъ получается одинъ и тотъ же, такъ какъ, благодаря именно этому приливу, туземные капиталы освобождаются и въ свою очередь находятъ примѣненіе въ новыхъ отрасляхъ промышленности. Наконецъ мы видѣли, что въ маленькой *Румыніи* и *Сербіи* созданіе зачатковъ національной промышленности также стало возможнымъ, только благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ. Примѣръ *Сербіи* еще поучителенъ въ томъ отношеніи, что многочисленныя неудачи, постигшія сербскія горнозаводскія предпріятія, пока они достигли своего нынѣшняго состоянія, всей своей тяжестью пали на иностранныхъ предпринимателей, страна въ этихъ, такъ сказать, родовыхъ мукахъ своей горнозаводской промышленности не принимала никакого участія, а между тѣмъ благотворныя послѣдствія этой промышленности безъ сомнѣнія принесутъ

пользу всей странѣ. Эту въ высшей степени важную въ народно-хозяйственномъ отношеніи функцію исполняли иностранные капиталы не въ одной только Сербіи.

Примѣненіе иностранныхъ капиталовъ въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ.

7. Наиболѣе широкое примѣненіе иностранные капиталы находили въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ. Огромная польза проведенія желѣзныхъ дорогъ въ странахъ молодыхъ, имѣющихъ по своему плодородію и по своимъ естественнымъ богатствамъ всѣ шансы къ быстрому развитію, не подлежитъ никакому сомнѣнію. На самомъ дѣлѣ мы видѣли, что проведеніе желѣзныхъ дорогъ въ разсмотрѣнныхъ нами странахъ послужило однимъ изъ лучшихъ средствъ для ихъ колонизаціи и для поднятія ихъ производительныхъ силъ. Только въ *Аргентинѣ* постройка желѣзныхъ дорогъ, хотя въ первое время принесла огромную пользу странѣ, въ результатѣ не оправдала возлагавшихся на нее надеждъ, вслѣдствіе отсутствія постепенности и умѣренности въ дальнѣйшемъ развитіи сѣти, сооруженіе которой было крайне форсировано аргентинскимъ правительствомъ и приняло чисто спекулятивный характеръ. Выстроенная въ теченіе короткаго промежутка времени, большая сравнительно сѣть оказалась не по силамъ малочисленному населенію и не могла соотвѣтственно развивать движеніе, вслѣдствіе чего дороги оказались малодоходными или даже убыточными, легши тяжелымъ бременемъ на казнѣ, обязанной ежегодно выплачивать большія суммы по гарантіямъ или субсидіямъ. Но даже въ настоящемъ случаѣ, то обстоятельство, что въ Аргентинѣ наиболѣе убыточными оказались казенныя желѣзныя дороги, дороги же частныхъ компаній оказались болѣе или менѣе доходными, — показываетъ, что неудача сооруженія аргентинской желѣзнодорожной сѣти является скорѣе результатомъ неумѣлости и нерасчетливости аргентинскаго правительства, чѣмъ ненадлежащаго примѣненія капиталовъ частными иностранными компаніями. Въ *Мексикѣ*, наоборотъ, постройка желѣзныхъ дорогъ обошлась значительно дешевле, субсидіи, даваемыя правительствомъ, были гораздо меньше, сравнительная густота населенія вполнѣ обезпечивала развитіе движенія по

новымъ путямъ сообщенія, самое направленіе сѣти было выбрано весьма благоразумно, вызвавъ въ свою очередь усиленіе движенія, поднятіе всѣхъ отраслей народнаго хозяйства и даже увеличеніе доходовъ казны до такой степени, что дальнѣйшее субсидированіе желѣзныхъ дорогъ оказалось излишнимъ. Тоже самое слѣдуетъ сказать о сооруженіи портовъ и гаваней, развитіи мореходства, сооруженіи обводнительныхъ и осушительныхъ каналовъ и о разныхъ другихъ меліоративныхъ сооруженіяхъ, предпринятыхъ правительствомъ на средства, полученныя изъ иностранныхъ займовъ. Въ *Австраліи* проведеніе желѣзныхъ дорогъ, предпринятое правительствами колоній на средства, вырученныя изъ иностранныхъ займовъ, въ свою очередь явилось первымъ и главнѣйшимъ условіемъ экономическаго развитія колоній, альфой и омегой всей ихъ цивилизаціи и культуры. Несмотря на то, что австралійская желѣзнодорожная сѣть имѣетъ, *по отношенію къ количеству населенія*, протяженіе, по своей величинѣ ни съ какой другой страной несравнимое, и что доходность ея, вслѣдствіе этого, не превышаетъ $3-3^1/_2\%$, доходность эта однако уже теперь близка къ тому, чтобы окупать затраченный на желѣзныя дороги капиталъ, въ виду того, что капиталъ этотъ достался очень дешево. Только благодаря дешевизнѣ этого капитала, возможно было построить такую громадную сравнительно съ населеніемъ сѣть, безъ того, чтобы она легла тяжелымъ бременемъ на бюджетѣ государства, и съ вѣроятностью въ ближайшемъ будущемъ полной оплаты причитающихся на затраченный капиталъ процентовъ и погашенія.

Въ *Америкѣ* желѣзная дорога была первымъ и главнымъ факторомъ распространенія колонизаціи и развитія труда; открытіе новыхъ территорій началось съ того, что туда проводилась желѣзная дорога, а колонисты являлись потомъ, занимали прилегающія земли, начинали обработывать и дѣлали ихъ цѣнными. Вмѣстѣ съ Поль-Дюбуа можно вполнѣ утверждать, что желѣзная дорога создала тамъ страну и что американцы обязаны именно желѣзной дорогѣ удивительными

успѣхами своего національнаго развитія. Сооруженіе этой гигантской желѣзнодорожной сѣти, самой густой во всемъ мірѣ, на которую до 1895 г. былъ затраченъ колоссальный капиталъ въ 11,363 милл. дол. и которая по своему протяженію на одну четвертую часть больше желѣзнодорожной сѣти всей Европы, при поверхности территоріи, меньшей на $^1/_6$ часть, и при населеніи, меньшемъ въ 5 разъ, оказалось возможнымъ, только благодаря значительному участію въ этомъ сооруженіи иностранныхъ капиталовъ. Участію этому весьма способствовало преобладаніе облигаціоннаго капитала надъ акціонернымъ, какъ въ самомъ сооруженіи американскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ дальнѣйшемъ ихъ оборудованіи и эксплоатаціи. Этимъ преобладаніемъ облигаціоннаго капитала надъ акціонернымъ объясняется кажущаяся малодоходность американскихъ желѣзныхъ дорогъ, если судить по небольшимъ сравнительно дивидендамъ многихъ желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ весь доходъ желѣзныхъ дорогъ поглощается оплатой облигаціоннаго капитала, сравнительно довольно высокой, такъ что въ сущности можно считать американскія желѣзныя дороги достаточно доходными. Хотя американскія желѣзныя дороги и имѣютъ очень много темныхъ сторонъ, но онѣ являются не слѣдствіемъ участія въ ихъ сооруженіи иностранныхъ капиталовъ, а вытекаютъ изъ специфическихъ особенностей американской жизни и характеристическихъ свойствъ американскаго народа. Зато онѣ имѣли много въ высшей степени благопріятныхъ послѣдствій для благосостоянія страны, выразившихся въ чрезвычайномъ удешевленіи перевозки какъ товаровъ, такъ и пассажировъ, въ содѣйствіи колонизаціи первобытныхъ мѣстностей и развитіи самыхъ разнообразныхъ отраслей промышленности, торговли и сельскаго хозяйства. Благодаря развитію желѣзныхъ дорогъ, возможно было на этихъ громадныхъ пространствахъ, на которыхъ природныя богатства столь разнообразны, обезпечивать за каждою мѣстностью наивысшую утилизацію ея природныхъ силъ, локализируя каждый видъ производства именно тамъ, гдѣ для него оказываются

наиболѣе благопріятныя условія. Помимо косвеннаго содѣйствія поднятію производительныхъ силъ страны, американскія желѣзныя дороги во многихъ случаяхъ включили даже *непосредственно* въ сферу своей дѣятельности многія отрасли промышленности, торговли и сельскаго хозяйства, которыя, благодаря сосредоточенію въ ихъ рукахъ большихъ капиталовъ, получили особенное развитіе, каковы: разработка каменноугольныхъ копей и желѣзныхъ рудъ, устройство многочисленныхъ металлургическихъ заводовъ, содержаніе доковъ, элеваторовъ, скотопригонныхъ дворовъ, пароходствъ на озерахъ и т. д.

Въ *Румыніи* проведеніе желѣзныхъ дорогъ, при помощи иностранныхъ капиталовъ, обезпечивъ сбытъ ея сельскохозяйственнымъ продуктамъ первоначально со стороны Дуная и Чернаго моря, а потомъ со стороны сухопутныхъ ея границъ, значительно содѣйствовало поднятію внутренней производительности страны и развитію внѣшней ея торговли, вывозъ мѣстныхъ продуктовъ изъ года въ годъ сталъ увеличиваться и возрастать и вмѣстѣ съ тѣмъ возрастала также покупательная способность страны, вслѣдствіе чего параллельно увеличивался и ввозъ, а также доходы казны отъ таможенныхъ пошлинъ, и т. д. Содѣйствію тѣхъ же иностранныхъ капиталовъ Румынія обязана созданіемъ и улучшеніемъ нѣсколькихъ портовъ на Дунаѣ, а также національнаго порта на Черномъ морѣ, представляющаго для нея тѣмъ большую необходимость, что зимою торговыя сношенія чрезъ сулинское устье Дуная, вслѣдствіе замерзанія, на время должны прекращаться. Благодаря этимъ сооруженіямъ, Румынія получила возможность также заботиться о созданіи національнаго торговаго флота. Торговое мореходство Румыніи уже въ настоящее время достигаетъ значительныхъ размѣровъ. Въ *Сербіи* сооруженіе желѣзныхъ дорогъ получило особенное значеніе для страны, въ виду ея географическаго положенія, заставляющаго ее находиться въ сильной экономической зависимости отъ Австро-Венгріи. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ, открывшихъ Сербіи доступъ къ Эгейскому морю, а съ другой стороны, соединив-

шихъ ее со средней Европой, значительно содѣйствовало освобожденію Сербіи отъ этой зависимости и поднятію ея производительныхъ силъ. Говоря словами Стрэля, Сербія находится въ послѣднее время въ положеніи организма, жизненныя условія котораго преобразовываются. Ея торговые пути перемѣщаются. Ея народное хозяйство вступило въ новый фазисъ развитія. Наконецъ *Болгарія*, хотя не могла построить первыхъ своихъ желѣзныхъ дорогъ по своему усмотрѣнію, а вынуждена была примѣниться въ этомъ отношеніи къ навязаннымъ ей извнѣ условіямъ, подчинявшимъ внутренніе интересы страны интересамъ международнаго сообщенія, въ послѣднее время въ свою очередь нашла возможнымъ, при помощи иностранныхъ капиталовъ, выйти изъ затруднительнаго положенія, созданнаго для нея берлинскимъ трактатомъ, и въ недалекомъ будущемъ будетъ обладать вполнѣ законченною, въ тарифномъ отношеніи самостоятельною желѣзнодорожною сѣтью, которая будетъ соотвѣтствовать экономическимъ потребностямъ страны и откроетъ полную возможность сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ всѣхъ частей страны чрезъ придунайскіе и черноморскіе порты.

Вредныя послѣдствія отъ искусственнаго и чрезмѣрнаго прилива иностранныхъ капиталовъ.

8. Разсматривая примѣненіе иностранныхъ капиталовъ въ другихъ отрасляхъ промышленности, мы видѣли, что въ тѣхъ случаяхъ, когда приливъ ихъ являлся слѣдствіемъ искусственнаго ихъ привлеченія со стороны правительства, посредствомъ заключенія иностранныхъ займовъ, въ размѣрахъ, значительно превышавшихъ потребности страны, они всегда имѣли печальныя послѣдствія и оканчивались тяжелыми кризисами. Наиболѣе гибельными эти послѣдствія оказались для *Аргентины*, гдѣ правительство, безъ всякаго соображенія съ дѣйствительными потребностями и забывая о томъ, что занятыя деньги нужно когда-нибудь и отдавать, безразсудно пускалось въ долги, возросшіе въ короткій промежутокъ времени до громадныхъ размѣровъ, и расточало вырученныя изъ займовъ суммы на непроизводительныя потребности и на уплату процентовъ по прежнимъ займамъ; когда же и этотъ источникъ наконецъ

иссякъ, оно перешло къ дѣйствію печатной машины и наводнило страну бумажными деньгами, обезцѣнивъ свою валюту до крайности и этимъ окончательно довершивъ раззореніе страны. Къ тому же результату привело учрежденіе аргентинскими провинціями въ чрезмѣрномъ количествѣ эмиссіонныхъ банковъ, на капиталы, занятые для этой цѣли въ Европѣ, въ каковыхъ банкахъ кредитъ принялъ совершенно уродливый характеръ, вызвавъ къ жизни дутыя предпріятія и давая широкій просторъ ажіотажу и бѣшеной спекуляціи. *Австралійскимъ колоніямъ* также пришлось пережить тяжелый кризисъ, благодаря чрезмѣрному приливу иностранныхъ капиталовъ. Легкость, съ которою австралійскіе банки получали капиталы извнѣ, побуждала ихъ пускаться въ разныя рискованныя предпріятія, поддерживая своими капиталами развившуюся спекуляцію земельными и городскими участками. Особенно отличалась въ этомъ отношеніи колонія Викторія, въ которой, рядомъ съ чрезмѣрнымъ привлеченіемъ правительствомъ иностранныхъ капиталовъ, путемъ государственныхъ займовъ, замѣчались крайнее развитіе банковаго, преимущественно ипотечнаго кредита, спекуляція земельными участками, излишнее домостроительство, вызванное искусственнымъ наплывомъ населенія въ столицу, въ ущербъ прочимъ частямъ колоніи, и т. д. Въ результатѣ получился тяжелый банковый кризисъ, отразившійся неблагопріятно на экономической жизни страны и оставившій послѣ себя глубокій слѣдъ. Еще болѣе печальныя послѣдствія имѣло безразсудное хозяйничанье чужими капиталами въ *Соединенныхъ Штатахъ* въ 30-хъ годахъ. Такому безразсудному хозяйничанію предались почти всѣ штаты Союза, усиленно привлекая иностранные капиталы, въ видѣ заключенія иностранныхъ займовъ, и расходуя ихъ, хотя и производительно, на производство такъ называемыхъ «внутреннихъ улучшеній», но въ такихъ громадныхъ размѣрахъ, которые не находились даже въ отдаленномъ соотвѣтствіи съ потребностями населенія въ подобныхъ затратахъ. Учрежденіе безчисленныхъ банковъ, съ субсидированіемъ ихъ отъ казны и

съ предоставленіемъ имъ безконтрольнаго права выпуска бумажныхъ денегъ, неизбѣжно должно было вызвать спекуляцію и ажіотажъ. Въ результатѣ оказался тяжелый кризисъ 1837—1839 гг., во время котораго всѣ почти банки лопнули, общественныя работы были прекращены, и штаты очутились въ положеніи несостоятельныхъ должниковъ, позорно отрекшихся отъ исполненія своихъ обязательствъ. Всѣ эти примѣры поучительны въ томъ отношеніи, что они показываютъ, насколько необходимы осторожность и умѣренность въ тѣхъ случаяхъ, когда прибѣгаютъ къ искусственному привлеченію иностранныхъ капиталовъ, путемъ заключенія иностранныхъ займовъ, хотя бы и на производительныя цѣли, точно также въ тѣхъ случаяхъ, когда приливъ иностранныхъ капиталовъ направляется на такія отрасли дѣятельности, какъ банковое дѣло, въ которыхъ легко могутъ развиваться спекуляція и ажіотажъ. Впрочемъ, больше всего отразились эти кризисы на интересахъ самихъ же иностранныхъ капиталистовъ, и если исходить изъ того положенія, что промышленные и банковые кризисы въ современной стадіи промышленнаго развитія являются неизбѣжнымъ зломъ, то съ точки зрѣнія національныхъ интересовъ, само собою разумѣется, гораздо желательнѣе, чтобы тяжесть этого зла обрушивалась на иностранныя предпріятія, чѣмъ на туземныя. Здѣсь мы встрѣчаемся съ такимъ же явленіемъ, какое отмѣчено нами было выше относительно тѣхъ случаевъ, когда для насажденія данной отрасли промышленности въ странѣ приходится первоначально блуждать въ потемкахъ, дѣлать разные рискованные опыты, нести значительныя денежныя потери и т. д., какъ это имѣло мѣсто въ Сербіи, при насажденіи тамъ горнозаводской промышленности. Принимая во вниманіе, что подобныя потери и неудачи на первыхъ порахъ неизбѣжны во многихъ отрасляхъ промышленности, то едва ли можно будетъ отрицать заслуги иностранныхъ предпріятій въ этомъ отношеніи, на долю которыхъ большей частью выпадаетъ несеніе всей тяжести отъ этихъ потерь и неудачъ.

9. Благотворное вліяніе прилива иностранныхъ капиталовъ на интересы потребителей настолько очевидно, что не нуждается въ особыхъ подтвержденіяхъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда они направляются къ отраслямъ промышленности, зачатки которыхъ уже существуютъ въ странѣ, неизбѣжнымъ слѣдствіемъ конкуренціи иностранныхъ предпріятій, пользующихся болѣе дешевыми капиталами, сравнительно съ туземными, и болѣе усовершенствованными способами производства, является удешевленіе самыхъ продуктовъ, ими производимыхъ, и облегченіе ихъ доступности для населенія. Тоже самое слѣдуетъ сказать и о тѣхъ случаяхъ, когда иностранные капиталы находятъ себѣ примѣненіе въ совершенно новыхъ отрасляхъ промышленности, когда иностранные предприниматели, пользуясь покровительственными пошлинами, повидимому могутъ назначать произвольныя цѣны. Будучи ограждены покровительственными пошлинами отъ привоза иностранныхъ *товаровъ*, они вовсе не огрждены отъ привоза другихъ же иностранныхъ капиталовъ, которые неминуемо должны устремиться въ ту же отрасль промышленности, если прибыли въ ней, вслѣдствіе высокихъ цѣнъ, окажутся изъ ряда вонъ выходящими. Въ этомъ случаѣ, вмѣсто внутренней конкуренціи, выступаетъ конкуренція своихъ же собратьевъ—иностранныхъ предпринимателей, которые обладаютъ тѣмъ же опытомъ, тою же технической сноровкой и пользуются тою же дешевизной капиталовъ, такъ что не можетъ быть и рѣчи о какой бы то ни было монополіи. Мало того, приливъ иностранныхъ капиталовъ въ настоящемъ случаѣ является даже рѣшительнымъ средствомъ для согласованія интересовъ потребителей съ покровительственной системой, ограждающей національную промышленность отъ иностранной конкуренціи, такъ какъ въ самой странѣ создается усиленная конкуренція иностранныхъ предпринимателей, непозволяющая туземнымъ предпринимателямъ ограничиваться рутинными пріемами производства и устанавливать высокія цѣны на свои товары. Такимъ образомъ мы видѣли, что въ двухъ наиболѣе культурныхъ изъ

Вліяніе на интересы потребителей.

разсмотрѣнныхъ нами странъ—*австралійскихъ колоніяхъ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки*—приливъ иностранныхъ капиталовъ уживается рядомъ съ покровительственной системой, служа коррективомъ послѣдней въ насажденіи національной промышленности и въ одновременномъ удешевленіи цѣнъ товаровъ въ интересахъ потребителей. Постепенное уменьшеніе цѣнъ промышленныхъ издѣлій въ этихъ странахъ составляетъ фактъ, неподлежащій никакому сомнѣнію. Въ *Румыніи* усиленное покровительство національной промышленности идетъ также рука объ руку съ приливомъ иностранныхъ капиталовъ, и нѣтъ сомнѣнія, что туземнымъ потребителямъ пришлось бы гораздо дороже платить за промышленныя издѣлія своихъ собственныхъ предпринимателей, еслибъ не существовала на мѣстѣ же конкуренція со стороны иностранныхъ предпринимателей. Наконецъ мы видѣли, что даже маленькая *Сербія*, благодаря приливу иностранныхъ капиталовъ, оказывается въ состояніи продавать румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ каменный уголь на половину дешевле, чѣмъ англичане.

Вліяніе на рабочую плату.

10. Точно также приливъ иностранныхъ капиталовъ имѣетъ благотворное вліяніе на рабочую плату, въ смыслѣ ея увеличенія, и вообще на улучшеніе быта рабочаго класса. Не говоря уже о томъ, что усиленный спросъ на трудъ самъ по себѣ приводитъ къ увеличенію рабочей платы, этотъ результатъ достигается еще косвеннымъ путемъ, именно привлеченіемъ въ страну иностранныхъ механиковъ, мастеровыхъ, а также рабочихъ, которые, обладая большей технической сноровкой и привыкши на родинѣ къ болѣе широкимъ потребностямъ, по необходимости получаютъ болѣе высокую плату. Съ теченіемъ времени, пришлые механики, мастеровые и рабочіе, сливаясь съ мѣстнымъ населеніемъ, прививаютъ къ нимъ и свою техническую сноровку, и свои культурныя привычки и потребности, т. е. тотъ Standart of life, который является однимъ изъ регуляторовъ высоты рабочей платы, вслѣдствіе чего послѣдняя повышается и въ средѣ туземнаго рабочаго населенія, а также въ тѣхъ отрасляхъ промышлен-

ности, которыя принадлежатъ туземнымъ предпринимателямъ. На самомъ дѣлѣ мы видѣли, что въ *Мексикѣ* напр. рабочая плата въ фабрично-заводской промышленности, основанной на иностранныхъ капиталахъ, значительно выше рабочей платы въ помѣщичьихъ имѣніяхъ — Haciendas, находящейся на довольно низкомъ уровнѣ. Въ *Соединенныхъ Штатахъ* средній годовой заработокъ рабочаго, въ теченіе послѣднихъ 30 лѣтъ, увеличился съ 247 дол. до 446 дол., т. е. на 80%. Даже въ *Сербіи* мы видѣли, что однимъ изъ главныхъ аргументовъ, выставленныхъ бывшимъ ректоромъ бѣлградскаго университета, впослѣдствіи министромъ, профессоромъ Лозаничемъ, въ пользу насажденія крупной промышленности при помощи иностранныхъ капиталовъ, является низкое вознагражденіе за трудъ, господствующее въ сербскихъ кустарныхъ промыслахъ; такъ напр. самая искусная ткачиха, трудящаяся надъ производствомъ прекрасныхъ и дорогихъ пиротскихъ ковровъ, получаетъ не болѣе 30—40 para (сантимовъ), т. е. менѣе даже полуфранка въ день.

11. Обращаясь къ вліянію прилива иностранныхъ капиталовъ на структуру международнаго обмѣна и расчетнаго баланса страны, слѣдуетъ отмѣтить, что хотя непосредственнымъ послѣдствіемъ этого прилива является усиленіе ввоза заграничныхъ товаровъ (орудій, машинъ, матеріаловъ), необходимыхъ для сооруженія новыхъ заводовъ, ихъ оборудованія и эксплоатаціи, этотъ усиленный ввозъ не создаетъ «неблагопріятнаго» баланса, такъ какъ онъ составляетъ чистый плюсъ для страны, который она, по крайней мѣрѣ въ данный моментъ, ничѣмъ не обязана компенсировать. Тѣмъ болѣе это должно сказать относительно той части иностранныхъ капиталовъ, которая приливаетъ въ страну непосредственно въ видѣ наличныхъ денегъ, для уплаты стоимости земель, жалованья служащимъ и рабочимъ, покупки мѣстныхъ матеріаловъ и т. д. Излишняя звонкая монета даетъ возможность или увеличить привозъ товаровъ, или уменьшить вывозъ, обращая его на внутреннее потребленіе, или наконецъ усилить средства

Вліяніе на международный обмѣнъ.

обращенія въ самой странѣ, что может сопровождаться весьма благопріятными послѣдствіями для ея внутренняго экономическаго развитія. Конечно, всѣ эти вліянія будутъ имѣть мѣсто только въ первое время непосредственно послѣ прилива иностранныхъ капиталовъ. Но даже въ послѣдующее время, когда по этимъ капиталамъ станутъ получаться плоды, и часть этихъ плодовъ уйдетъ заграницу, не произойдетъ ухудшенія въ расчетномъ балансѣ, потому что средства для уплаты дивидендовъ за границу будутъ браться не изъ наличнаго капитала страны, а изъ его приращенія, созданнаго тѣми же иностранными капиталами.

Еще болѣе важное вліяніе приливъ иностранныхъ капиталовъ имѣетъ на самый характеръ внѣшней торговли страны, на самое направленіе ея товарнаго обмѣна съ другими странами. Съ одной стороны, измѣнится характеръ ея ввоза, и многіе товары, которые раньше привозились изъ за границы, она будетъ производить на мѣстѣ, мало по малу приближаясь къ тому независимому положенію, когда ея товарный обмѣнъ съ другими странами будетъ опредѣляться исключительно естественными условіями ея почвы, климата, географическаго положенія и т. д. Съ другой стороны, измѣнится также характеръ ея вывоза. Не ограничиваясь болѣе ролью производительницы только сырья, посылающей это сырье за границу и получающей его потомъ въ обработанномъ видѣ обратно, въ формѣ промышленныхъ издѣлій, страна отнынѣ будетъ вывозить также часть своего прежняго сырья въ обработанномъ видѣ, благодаря чему расширится сфера примѣненія національнаго труда, и страна будетъ получать доходъ отъ другихъ странъ, не только за свое сырье, но и за его обработку. Такъ напр., мы видѣли, что въ *Аргентинѣ*, являющейся земледѣльческой страной par excellence, снабжающей иностранные рынки зерновыми продуктами и скотомъ,—подъ вліяніемъ прилива иностранныхъ капиталовъ развились мукомольная промышленность и скотобойный промыселъ, благодаря чему страна получила возможность часть своего прежняго сырья вывозить

въ видѣ готовой муки, мясныхъ тушъ, кожъ и т. д. Тоже самое слѣдуетъ сказать объ *австралійскихъ колоніяхъ Англіи*, которыя вмѣсто скота вывозятъ въ Европу молочные продукты и замороженное мясо въ громаднѣйшихъ количествахъ. Мы видѣли, какіе грандіозные размѣры приняли мукомольная промышленность и пивоваренное производство въ *Соединенныхъ Штатахъ*. Даже въ *Сербіи*, въ которой хорошая мука и пиво еще недавно составляли предметы ввоза, продукты эти теперь, благодаря иностранцымъ капиталамъ, производятся на мѣстѣ, и притомъ не только для удовлетворенія собственныхъ потребностей, но и для вывоза за границу: сербская мука очень дорого цѣнится въ Македоніи, особенно на Салоникскомъ рынкѣ, сербское пиво въ свою очередь вывозится въ Турцію.

Вопросъ объ отливѣ прибылей за границу.

12. Одно изъ главныхъ возраженій противъ прилива иностранныхъ капиталовъ заключается въ томъ, что иностранныя предпріятія ничего не даютъ странѣ, такъ какъ весь доходъ отъ нихъ, въ видѣ прибыли или дивиденда, уходитъ за границу. Этотъ ошибочный выводъ является слѣдствіемъ отождествленія доходовъ предпринимателей съ національнымъ доходомъ вообще отъ промышленныхъ предпріятій, между тѣмъ какъ на самомъ дѣлѣ чистая прибыль предпринимателей вовсе не исчерпываетъ собою всей той суммы дохода, которую страна въ общей сложности получаетъ отъ своей промышленности. На самомъ дѣлѣ каждое промышленное дѣло даетъ средства къ существованію не только цѣлой массѣ людей, непосредственно отъ него живущихъ, но и многимъ постороннимъ лицамъ, косвенно въ немъ заинтересованнымъ. Каждое крупное предпріятіе вызываетъ въ жизни множество другихъ предпріятій, доставляющихъ для перваго необходимыя вспомогательныя средства и матеріалы и дающихъ въ свою очередь средства къ жизни и извѣстный доходъ цѣлому классу людей. Съ другой стороны, было бы ошибочно измѣрять оборотъ даннаго предпріятія размѣромъ его основного капитала; послѣдній составляетъ лишь часть тѣхъ громадныхъ денежныхъ средствъ, которыя привлекаются къ предпріятію, собственно для веденія

*

дѣла, и которыя особенно получаютъ значеніе въ иностранныхъ предпріятіяхъ, благодаря той *кредитоспособности*, которую иностранные предприниматели привозятъ съ собою и которая позволяетъ имъ пускать въ оборотъ капиталъ, многократно превышающій по своимъ размѣрамъ капиталъ, затраченный ими на самое основаніе и оборудованіе предпріятія. Очевидно, что когда рѣчь идетъ о доходѣ даннаго предпріятія, то слѣдуетъ принимать во вниманіе не только чистый доходъ или прибыль самого предпринимателя, но и всю сумму многочисленныхъ доходовъ, которые получаются массою разнообразныхъ лицъ, благодаря существованію того же предпріятія, и размѣры которыхъ опредѣляются всей суммой его оборота, всей суммой тѣхъ интересовъ, которые оно охватываетъ, суммой всѣхъ тѣхъ уплатъ, которыя производятся изъ даннаго предпріятія производителямъ сырья и топлива, производителямъ разныхъ вспомогательныхъ средствъ и матеріаловъ, служащимъ и рабочимъ, владѣльцамъ перевозочныхъ средствъ и т. д. Чистая прибыль предпринимателя есть только часть общаго дохода, получаемаго страной отъ предпріятія. Съ другой стороны, если даже она бываетъ непомѣрно велика по отношенію къ основному капиталу, вложенному предпринимателемъ въ дѣло, то она можетъ составлять лишь незначительную часть по отношенію къ суммѣ того оборота, который былъ созданъ предпріятіемъ, благодаря кредитоспособности предпринимателя, и который въ настоящемъ случаѣ именно имѣетъ рѣшающее значеніе. Такимъ образомъ, если даже допустить, что чистая прибыль отъ предпріятій уйдетъ заграницу въ видѣ дивидендовъ, то слѣдуетъ признать, что національный доходъ не только не потерпитъ никакого ущерба отъ этого отлива, такъ какъ все равно эта прибыль создалась капиталомъ, пришедшимъ изъ за границы же, но что наоборотъ, національный доходъ, не смотря даже на этотъ отливъ, все таки получитъ приращеніе, въ видѣ тѣхъ многочисленныхъ доходовъ разныхъ лицъ, которые созданы тѣми же иностранными предпріятіями и которые остаются въ странѣ.

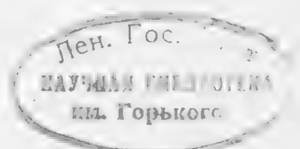
Неосновательность опасеній вредныхъ последствій для государственныхъ и политическихъ интересовъ.

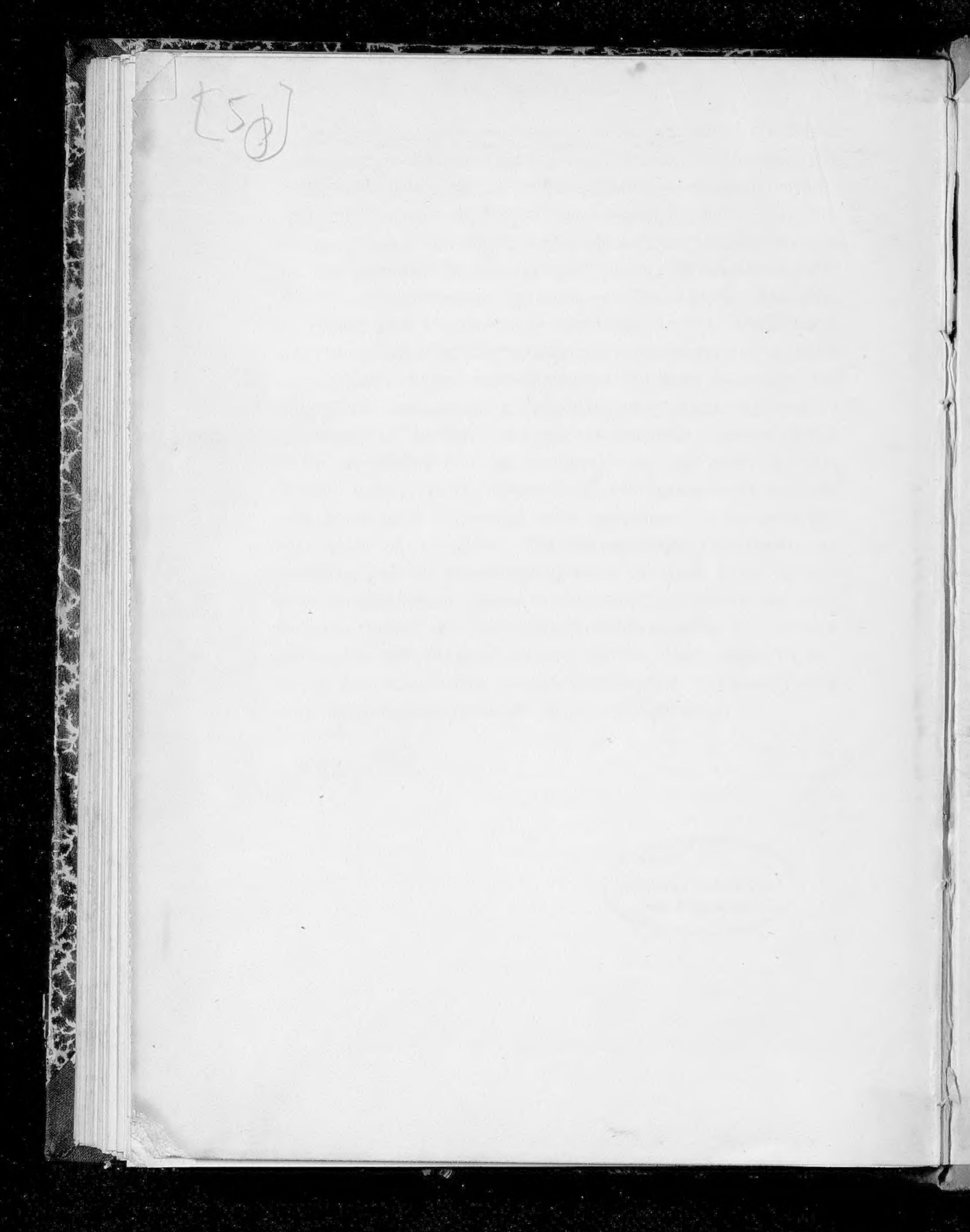
13. Наконецъ, последнее возраженіе противъ прилива иностранныхъ капиталовъ заключается въ томъ, что въ стране создается целый классъ крупныхъ собственниковъ иностраннаго происхожденія, которые чужды ей по религіи, національности, политическимъ стремленіямъ и историческимъ традиціямъ и въ рукахъ которыхъ сосредоточеніе промышленности можетъ повести къ весьма нежелательнымъ последствіямъ для государственныхъ и политическихъ интересовъ страны. Если возраженію этому нельзя отказать въ известной доле истины по отношенію къ странамъ молодымъ, съ небольшой территоріей и политически слабымъ, то оно лишено всякаго основанія по отношенію къ странамъ, достигшимъ известной политической силы, имеющимъ прочные устои національной жизни и управляющимся твердою государственною властью. Въ большинстве случаевъ агитація противъ иностранныхъ капиталовъ является скорее следствіемъ обыкновенной нетерпимости ко всему чужому, или безотчетныхъ опасеній грядущихъ отовсюду преследованій, чемъ серьезнаго взвешиванія действительныхъ вредныхъ последствій, которыя могутъ проистекать отъ прилива иностранныхъ капиталовъ. Мы видели, какая сильная агитація была поднята, въ начале нынешняго столетія, въ юной тогда еще заатлантической республике противъ перваго «Банка Соединенныхъ Штатовъ», только потому, что англичане учавствовали въ немъ своими капиталами, несмотря на громадную пользу, принесенную этимъ институтомъ стране и правительству, оффиціально констатированную въ докладе конгрессу. Въ одной изъ речей противъ банка, последній даже былъ сравненъ съ «лелеемой на груди націи змеей, которая распространяетъ свой смертоносный ядъ на всю страну», и указано на то, что «банкъ служитъ орудіемъ въ рукахъ англійскаго короля Георга III для проведенія его безчестныхъ замысловъ противъ Соединенныхъ Штатовъ». На самомъ деле, по признанію всехъ изследователей этого дела, вся эта агитація не имела никакого серьезнаго основанія, а была исключительно вызвана политическими страстями, да завистью къ

хорошимъ дивидендамъ, получавшимся банкомъ. Въ *Румыніи* мы также видѣли, что несмотря на то, что приливъ иностранныхъ капиталовъ былъ въ высшей степени полезенъ для страны, такъ какъ, при отсутствіи собственныхъ капиталовъ и при слабости туземной предпріимчивости, насажденіе національной промышленности только и стало возможнымъ, благодаря содѣйствію иностранныхъ капиталовъ и иностранной предпріимчивости, а съ другой стороны, не смотря на особенное покровительство румынскаго правительства тѣмъ отраслямъ промышленности, которыя находятся въ рукахъ коренныхъ жителей, — не было недостатка также въ голосахъ, сильно возстававшихъ противъ допущенія иностранныхъ капиталовъ въ страну, несогласнаго съ формулой: «все для румынъ, ничего какъ только посредствомъ румынъ». По справедливому замѣчанію одного румынскаго автора, «формула - благородная, но благодаря своему преувеличенію, обращающаяся въ предразсудокъ». То же самое мы видѣли въ *Сербіи*, гдѣ, по словамъ профессора Лозанича, «замѣтно извѣстное недовѣріе къ зачаткамъ крупной промышленности, особенно если данное предпріятіе находится въ рукахъ иностранцевъ», а «по отношенію къ англо-сербскому горнопромышленному обществу въ Майданпекѣ въ Сербіи даже обнаруживается извѣстная зависть, хотя обществу стоило много труда и усилія, пока оно достигло своего нынѣшняго успѣха». По мнѣнію профессора Лозанича, оппозиція эта объясняется «извѣстнымъ опасеніемъ, что крупное производство можетъ нанести ударъ мелкому кустарному промыслу, но опасность эта существуетъ также при ввозѣ иностранныхъ промышленныхъ издѣлій. На самомъ дѣлѣ, однако, оказывается, что нѣкоторые промыслы гораздо лучше развиваются при существованіи крупнаго производства и что это даже даетъ возможность къ возникновенію новыхъ промысловъ, какъ это ясно обнаружилось послѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, благодаря которымъ многіе мелкіе промыслы нашли болѣе выгодное примѣненіе».

Такимъ образомъ, мы видѣли, что опасенія, выставляемыя противъ участія иностранцевъ въ національной промышленности, отчасти являются преувеличенными, отчасти вытекаютъ изъ побочныхъ причинъ, ничего общаго не имѣющихъ съ дѣйствительными народно-хозяйственными интересами. Въ самомъ дѣлѣ, въ тѣхъ случаяхъ, когда вмѣстѣ съ иностранными капиталами иностранцы сами пріѣзжаютъ въ страну и пріобрѣтаютъ тамъ прочную осѣдлость, вышеназванныя опасенія тѣмъ менѣе имѣютъ основанія, что вполнѣ безошибочно можно ожидать, что съ теченіемъ времени лица эти сольются съ мѣстнымъ населеніемъ и страна въ лицѣ ихъ, даже наоборотъ, пріобрѣтетъ полезныхъ и дѣльныхъ гражданъ. Но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда предпріятія основываются акціонерными анонимными обществами, участники которыхъ остаются на родинѣ, вопросъ о національзированіи этихъ предпріятій въ странѣ, достигшей извѣстной политической силы, имѣющей твердую государственную власть, есть лишь вопросъ времени. Чѣмъ болѣе экономическія силы страны будутъ развиваться, чѣмъ болѣе въ ней станутъ накопляться собственные капиталы и чѣмъ дешевле, вслѣдствіе этого, капиталы эти въ ней станутъ, тѣмъ скорѣе туземные капиталисты будутъ стремиться пріобрѣтать находящіяся въ странѣ иностранныя предпріятія, уже въ силу того обстоятельства, что предпріятія эти уже готовыя и нечего трудиться надъ тѣмъ, чтобъ ихъ создать. Съ другой стороны, туземные капиталисты всегда будутъ имѣть преимущество предъ иностранными въ томъ, что они находятся близко къ дѣлу, и это обстоятельство въ свою очередь будетъ способствовать постепенному переходу, съ теченіемъ времени, иностранныхъ предпріятій къ туземнымъ капиталистамъ. Мы указали на примѣры Англіи, Саксоніи, Вестфаліи, Венгріи, Австріи и Соединенныхъ Штатовъ, въ которыхъ иностранные капиталисты и иностранные капиталы играли громадную роль въ созданіи ихъ матеріальнаго благополучія и которыя тѣмъ не менѣе остались совершенно свободными и независимыми отъ всякаго иностраннаго вліянія. Мы видѣли также, что *австра-*

лійскія колоніи Англіи даже въ то время, когда все почти экономическое благосостояніе ихъ зависѣло отъ прилива изъ Англіи капиталовъ, успѣли вполнѣ сохранить свою самостоятельность по отношенію къ метрополіи, выразившуюся въ томъ, что совершая займы въ Англіи и привлекая оттуда частные капиталы, онѣ нисколько не стѣснялись охранить себя высокими пошлинами, направленными противъ той же Англіи. Наконецъ мы видѣли, что *Румынія и Сербія* съумѣли безъ особенныхъ затрудненій обратить иностранныя желѣзнодорожныя предпріятія въ государственную собственность и что даже *Болгарія*, которая была поставлена въ наиболѣе невыгодныя условія по отношенію къ линіямъ иностранной компаніи, проведеннымъ на ея территоріи еще до полученія ею самостоятельности, съумѣла найти средства и пути, чтобъ освободиться отъ давленія этой компаніи и обезпечить себѣ независимость въ своей желѣзнодорожной политикѣ. Всѣ эти примѣры указываютъ на неосновательность вышеприведенныхъ опасеній. Тамъ, гдѣ народно-хозяйственный организмъ обладаетъ достаточными жизненными силами, онъ всегда будетъ имѣть свойство поглощать и растворять всѣ входящіе въ его составъ чужіе элементы, которые рано или поздно должны поддаваться ассимилирующей силѣ, свойственной всякому здоровому организму.




[58]

